

Siniša Lajnert

(Hrvatski državni arhiv, Zagreb)

USTROJ I DJELOVANJE DIONIČARSKOG DRUŠTVA VICINALNE ŽELJEZNICE SZT. LÖRINCZ-SLATINA-NAŠICE

UDK 656.2:94(497.1)“1894/1948“

DOI 10.22586/ss.21.1.6

Izvorni znanstveni rad

Primljeno: 9. 3. 2021.

U radu autor s aspekta povijesti institucija obrađuje ustroj i djelovanje Dioničarskog društva vicinalne željeznice Szt. Lörincz-Slatina-Našice u periodu od godine 1894., kada je društvo osnovano sa sjedištem u Budimpešti, pa sve do godine 1948., kada je tadašnja aktualna vlast i formalno-pravno legalizirala nacionalizaciju privatnih privrednih poduzeća. Dio pruga na području Kraljevine Hrvatske i Slavonije nalazio se u potpunosti u Virovitičkoj županiji. U Kraljevini Srba, Hrvata i Slovenaca društvo je premjestilo svoje sjedište u Beograd. Poslove dioničarskog društva obavljali su glavna skupština dioničara, ravnateljstvo i nadzorni odbor. Pruge društva bile su u državnoj eksploataciji, odnosno upravi. Društvo je u Austro-Ugarskoj Monarhiji poslovalo s financijskim dobitkom.

Ključne riječi: Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Szt. Lörincz-Slatina-Našice u Budimpešti/Beogradu, vicinalne (mjesne, lokalne) željeznice, privatne željeznice u državnoj upravi

1. Uvod

U članku su s aspekta povijesti institucija prikazani rezultati istraživanja ustroja i djelovanja Dioničarskog društva vicinalne željeznice Szt. Lörincz¹-Slatina²-Našice / Szent-Lörincz-Slatina-Nasici helyi érdekü vasut

¹ U dokumentima se Szt. Lörincz spominje i kao Sv. Lovrinac. U tekstu se, ujednačenosti radi, koristi naziv Szt. Lörincz.

² Slatina je nosila taj naziv sve do 1921., kada je promijenjen u Podravska Slatina. Pod tim nazivom bila je sve do 1992., kada je vraćen njen stari naziv Slatina. U tekstu se, ujednačenosti radi, koristi njen prvotni i zadnji naziv – Slatina.

részvénytársaság / Szent-Lőrincz-Slatina-Nasicer Local-Eisenbahn-Actiengesellschaft u vremenskom periodu od godine 1894., kada je društvo osnovano,³ pa sve do godine 1948., kada je tadašnja aktualna vlast i formalno-pravno legalizirala nacionalizaciju privatnih privrednih poduzeća.

Članak se temelji prvenstveno na proučavanju sačuvanoga arhivskoga gradiva koje se nalazi u Hrvatskom državnom arhivu. Osim analize arhivskih fondova, u radu su obrađeni i predmetni zakonski propisi objavljeni u službenim glasilima, službeni shematizmi, dnevne tiskovine iz toga vremena, te predmetna stručna i znanstvena literatura.

Kao što je već općepoznato, vicinalne željeznice⁴ bile su željeznice lokalnog (mjesnog) značaja, kojima je osnovna svrha bila da podupiru prometne i gospodarske interese određene regije. Ekspanzivan razvoj željezničke mreže na prostoru Kraljevina Hrvatske i Slavonije započeo je 13. lipnja 1880. godine donošenjem *Zakona o željeznicama mjesnog interesa*,⁵ te njegove nadopune iz 1888. godine.⁶ Navedeni zakonski akti omogućili su privatnom kapitalu izgradnju i eksploataciju željezničke mreže. Hrvatska je željeznička mreža najveći razvoj dostigla upravo onda kada je država odlučila njenu izgradnju i eksploataciju prepustiti privatnom kapitalu, odnosno ekonomskom interesu (profitu). U tome periodu sagrađena je gotovo cjelokupna željeznička mreža na hrvatskom prostoru, koja uglavnom egzistira i dan-danas.

Temeljem *Trgovačkog zakona* iz 1875., koji je vrijedio za ugarski dio Monarhije, dioničarska društva osnivana su s glavnicom koja je bila unaprijed ustanovljena i sastojala se od dionica (cijelih ili rastavljenih na dijelove) opredijeljenog broja i jednake vrijednosti. Pri takvim društvima vlasnici dionica jamčili su samo do iznosa svojih dionica. Dionička društva smatrana su osnovanima kada im je glavica bila osigurana, kada su pravila društva bila utanačena i kada je društvo zabilježeno u registar trgovačkih tvrtki. Sva prava koja su dioničarima pripadala glede društvenih poslova izvršavao je

³ *Mihók'scher Ungarischer Compass, 1900./1901., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Theil: Genossenschaft, Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staat und Städte, XXVIII-ter Jahrgang* (Budapest, 1901), 433. Također, vidi i *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1901., XXXIV* (Wien, 1901), 1236.

⁴ Opširnije o vicinalnim željeznicama vidi: Siniša Lajnert, "Ustroj i djelovanje Dioničarskog društva dunavsko-savske vicinalne željeznice u periodu Austro-Ugarske Monarhije", *Scrinia Slavonica* 20 (2020), 191-200.

⁵ Zakonski članak XXXI. zajedničkoga hrvatsko-ugarskoga sabora o željeznicah mjestnog interesa, *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1880.* (Zagreb, 1881), br. 60: 235-239.

⁶ Tzv. Vicinalni zakon iz 1880. mijenja se i nadopunjuje 24. veljače 1888. Zakonskim člankom IV. iz 1888. o preinačenju i nadopunjenju Zakonskoga članka XXXI. od godine 1880. o željeznicah mjestnoga interesa. Vidi *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1888.* (Zagreb, 1888), br. 24: 185-191.

skup dioničara na glavnoj skupštini. Poslovima dioničarskog društva upravljalo je ravnateljstvo koje se sastojalo od jedne ili više osoba izabranih između dioničara ili drugih osoba. Postojao je i nadzorni odbor koji je bio sastavljen od barem tri člana. Odbor je kontrolirao vođenje poslova društva u svim granama. Bio je dužan ispitivati godišnje račune i bilancu, kao i prijedloge razdiobe dobitka, i o tome svake godine predložiti izvješće glavnoj skupštini (skup svih dioničara). Bez toga izvješća glavna skupština nije mogla donijeti valjane zaključke u vezi s razdiobom dobitka.⁷

Sjedište Dioničarskog društva vicinalne željeznice Szt. Lörincz-Slatina-Našice, kao i kod većine vicinalnih željeznica u ugarskom dijelu Monarhije, prvotno je bilo u Budimpešti,⁸ da bi u Kraljevini Srba, Hrvata i Slovenaca (SHS) društvo premjestilo svoje sjedište u Beograd. Pruge društva bile su sljedeće:⁹ Baranya-Szent-Lörincz-Baranya Sellye (23,742 km), otvorena za promet 21. svibnja 1895., Baranya Sellye-Našice (69 km), otvorena za promet 23. prosinca 1895., sporedna pruga Noskovci-dravska obala (2,493 km), otvorena za promet 9. srpnja 1901. Pruga ove vicinalne željeznice išla je, dakle, od Našica preko Slatine i Noskovaca (preko mosta na rijeci Dravi)¹⁰ sve

⁷ *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1875.* (Zagreb, 1876), br. 79: 899-1016. S obzirom na neke pogreške u prvotno objavljenoj verziji Trgovačkog zakona, naknadno je objavljena njegova ispravljena verzija. Vidi *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1877.* (Zagreb, 1878), br. 44: 525-642. Također, vidi i: Siniša Lajnert, "Dioničarsko društvo slavonske vicinalne željeznice (1892-1933)", *Scrinia Slavonica* 19 (2019), 161.

⁸ Izuzetak je bilo Dioničarsko društvo rumsko-vrdničke lokalne željeznice, koje je imalo sjedište u Zagrebu, te Dioničarsko društvo slavonsko-podravске željeznice, koje je prvotno imalo svoje sjedište u Nagykanizsi, da bi kasnije ipak prešlo u Budimpeštu. Vidi: Siniša Lajnert i Zoran Bundalo, "Uloga Dioničarskog društva rumsko-vrdničke lokalne željeznice u izgradnji i eksploataciji pruge Ruma-Vrdnik i rudnika u Vrdniku", *Tokovi istorije: časopis Instituta za noviju istoriju Srbije* 2 (2020), 27-28; Siniša Lajnert, *Slavonska podravska vicinalna željeznica* (Zagreb, 2016), 9.

⁹ *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1904.*, XXXVII, Band II (Wien, 1903), 995; *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1907.*, XL, Band II (Wien, 1906), 1155; *Compass Finanzielles Jahrbuch Tschechoslovakei-Jugoslavien, 1922.*, LV, Band II (Wien, 1922), 1405. Neki izvori spominju druge datume otvorenja pruga. Tako je svečano otvorenje pruge Szt. Lorincz-Slatina-Našice bilo 22. prosinca 1895. Vidi *Narodne novine* (Zagreb) (dalje: NN), br. 297 (27. prosinca 1895.). Prema drugim izvorima, pruge Našice-Slatina i Slatina-Noskovci otvorene su za promet 21. svibnja 1895. Pruga Slatina-Noskovci pripojena je Slavonsko-podravskoj željeznici i 1. lipnja 1945. pretvorena u prugu kolosijeka 1,00 m. Vidi: Vladimir Stehlik, "Postanak i razvitak železnica u Jugoslaviji (s preglednom kartom železničke mreže)", u: *Sto godina železnica Jugoslavije (1849-1949). Zbornik članaka povodom stogodišnjice železnice Jugoslavije*, ur. Blagoje Bogavac (Beograd, 1951), 83-87.

¹⁰ Na graničnom području općina Stára Zaláta (Mađarska) i Čadavica (Hrvatska) preko rijeke Drave izgrađen je željeznički most duljine 360 metara. Osim za željeznički promet, služio je i za pješački prijelaz lokalnog stanovništva sve do 1918. godine. Tada su na most postavljene stražarnice te graničari, a prijelaz je bio zabranjen. Porušen je 1945. godine, prilikom

do stanice Szt. Lőrincz u Mađarskoj, koja stanica leži na glavnoj pruzi Budimpešta-Pečuh-Osijek.¹¹ Dio pruge na području Kraljevine Hrvatske i Slavonije nalazio se u potpunosti u Virovitičkoj županiji. U Austro-Ugarskoj Monarhiji pruge društva bile su u eksploataciji Kr. ug. državnih željeznica,¹² da bi u Kraljevini SHS potpale pod nadležnost Jugoslavenskih državnih željeznica.

Uz našičke grofove Ladislava i Teodora Pejačevića, najveći utjecaj na izgradnju pruge imao je i grof Ivan Drašković, koji je uz Dravu imao velike posjede i dvorac u Šeljnu (Sellye). S izgradnjom pruge, proizvodi s njihovih posjeda najbržim putem prevoženi su u Budimpeštu.¹³

Tako je ta željeznica s jedne strane, spajajući se u Našicama s prugom Osijek-Nova Kapela-Batrina u vlasništvu Dioničarskog društva slavonske vicinalne željeznice,¹⁴ omogućavala povezanost Szt. Lőrincza u Mađarskoj te Slatine i Našica s Osijekom, a s druge je strane omogućavala povezanost istih gradova na zapad sa Zagrebom te dalje s austrijskim dijelom Monarhije, a na istok sa Zemunom te dalje sa Srbijom. Pruga od Zemuna preko Broda (spoj s Bosnom) i Nove Kapele Batrine do Siska bila je u vlasništvu Kr. ug. držav-

povlačenja njemačke vojske. Vidi: Silvija Lučevnjak, "Baština našičkog kraja – most između hrvatske i mađarske kulture", u: *Regionalne studije X.*, ur. Ferenc Payrits (Sopron, 2018), 22-23. Vidi i: <http://hrvati.icb.at/tekstovi/regionalne%20studije%20-%20/regionalis%20X%20dvd.pdf>, pristupljeno 29. ožujka 2020.

¹¹ Josip Hekenberger, "Povijesni osvrt na bivšu Slavonsku podravsku željeznicu (SPŽ)", u: *Zbornik radova simpozija "Kombinat Belišće kao čitilac privrednog razvoja"*, ur. Josip Roglić (Osijek, 1980), 200.

¹² Dozvolna izprava za parovoznu vicinalnu željeznicu Szent-Lőrincz-Slatina-Našice od 21. srpnja 1894., *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1894.* (Zagreb, 1894), br. 57: 405-416.

¹³ Vidi: Lučevnjak, "Baština našičkog kraja", 22.

¹⁴ Dozvolna izprava za vicinalnu željeznicu Osijek-Batrina i za pobočnu prugu iste Pleternica-Požega izdana je 25. prosinca 1892. u Budimpešti. Koncesijsku ispravu dobili su ravnatelj banke u Frankfurtu na Majni Antun Otterborg i kulturni vijećnik Teodor Kussevich i time preuzeli obvezu sagraditi od postaje Osijek Kr. ug. državnih željeznica preko Našica i Pleternice do postaje Batrina Kr. ug. državnih željeznica parostrojnu vicinalnu željeznicu, te pobočnu prugu iste od Pleternice do Požege i da istu za vrijeme trajanja dozvole drže neprekidno u prometu. Iste godine koncesionar je osnovao dioničko društvo pod nazivom: Dioničarsko društvo slavonske vicinalne željeznice / Szlavoniai helyi érdekü vasut részvénytársaság / Slavonische Local-Eisenbahn Actiengesellschaft. Pruga Osijek-Našice puštena je u promet 2. prosinca 1893., a pruga Našice-Nova Kapela-Batrina 3. prosinca 1894. Vidi: Lajnert, "Dioničarsko društvo slavonske vicinalne željeznice", 159-188. S otvorenjem željezničke pruge Osijek-Našice-Batrina, pogotovo u našičkom kotaru, znatno je narasla trgovina drvima i poljskim proizvodima, pa se tada trgovište Našice moglo usporediti s trgovištima Đakovo, Virovitica, Slatina i Donji Miholjac, u kojima su se obrt i trgovina razvijali još od prije. Vidi IX. izvješće Upravnoga odbora Županije virovitičke i kr. podžupana iste županije ob uredovnom djelovanju pomenutoga odbora Kr. županijske oblasti u Osieku i područnih joj kr. kot. oblasti za vrieme od 1. siečnja do 31. prosinca 1894. (Osijek, 1895), 219.

nih željeznica,¹⁵ dok je pruga Sisak-Zagreb-Savski Marof (Zidani Most) bila u vlasništvu Društva južnih željeznica.¹⁶ Pruga Szt. Lőrincz-Slatina-Našice omogućavala je spoj s Osijekom i Zagrebom i drugim pravcem. Naime, preko postaje Noskovci željeznica se spajala na uskotračnu prugu Noskovci-Belišće-Osijek u vlasništvu Dioničarskog društva Slavonsko-podravske željeznice (tzv. Gutmannova željeznica),¹⁷ a preko postaje Slatina spajala se na prugu

¹⁵ Pruga Dalj-Vinkovci-Brod otvorena je za promet 23. studenoga 1878. (u početku samo za vojne svrhe), pruga Sisak-Sunja-Dobrljin 10. travnja 1882., pruga Indija-Mitrovica i Novi Sad-Zemun 10. prosinca 1883., pruga Zemun-Savski most-Beograd 15. rujna 1884., pruga Sunja-Nova Gradiška 10. siječnja 1888., pruga Nova Gradiška-Brod 18. rujna 1889., pruga Mitrovica-Vinkovci 7. listopada 1891. Vidi: Hrvatski državni arhiv (dalje: HR-HDA) 79, Zemaljska vlada, Odjel za unutarnje poslove - Zagreb (1869-1921), sv. 10-4, kor. br. 7322/1878, ur. br. 24265/1878, kut. br. 391; sv. 10-4, kor. br. 47047/1883, ur. br. 50808/1883, kut. br. 680; sv. 10-4, kor. br. 731/1888, ur. br. 40976/1889, kut. br. 898; NN, br. 81 (8. travnja 1882.); NN, br. 82 (11. travnja 1882.); NN, br. 1 (2. siječnja 1888.); NN, br. 8 (11. siječnja 1888.); NN, br. 229 (7. listopada 1891.); Stehlik, "Postanak i razvitak", 82.

¹⁶ Temeljni ugovori s austrijskom vladom o prodaji svih južnih austrijskih pruga potpisani su 23. rujna 1858., a koncesijsku ispravu istog datuma vladar je potvrdio 30. studenoga, odnosno 9. prosinca 1858. Međunarodni konzorcij koji je kupio južne pruge Carevine za 100 milijuna franaka u početku se zvao Carsko i kraljevsko povlašteno društvo austrijskih južnih lombardijsko-venecijanskih i centralno talijanskih željeznica (K. k. priv. Südliche Staats-, Lombardisch-Venetianische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft / Cs. Kir. Szabadalmazott Déli Allami Lombard-Veneziai és Középolaszországi vasúttársaság). To je bilo najveće i najmoćnije željezničko dioničarsko društvo u Carevini, nastalo ujedinjavanjem više moćnih financijskih grupa, odnosno društava na čelu s bankarskom kućom Rothschild. Već na početku, Društvo je raspolagalo s ukupno 3.133 km željezničkih pruga, od čega 1.396 km već u upotrebi, 1.105 km u izgradnji, te 632 km projektiranih pruga. U sastavu Društva bile su godine 1857. dovršena bečko-tršćanska željeznička magistrala i "hrvatske željeznice" u izgradnji (Zidani Most-Zagreb-Sisak, Zagreb-Karlovac). I nakon što je 1859. Austrija izgubila Lombardiju, i tamošnje pruge morala predati Sardinskoj Kraljevini, Društvo i nadalje ostaje jedinstveno, a po Statutu iz 1862. za pruge na području Austrijske carevine dobiva poznati naziv - Carsko i kraljevsko povlašteno društvo južnih željeznica (K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft) ili kraće Društvo južnih željeznica. Do godine 1865. Društvo južnih željeznica izgradilo je prve tri pruge na hrvatskom prostoru nad kojima je imalo upravu i nadzor. Pruga Zidani Most/Zagreb-Sisak bila je druga po redu, a otvorena je za promet 1. listopada 1862. kao odvojak magistralne pruge Beč-Ljubljana-Trst. Vidi: Bernard Stulli, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825.-1863.*, I. knjiga, Izvori za hrvatsku povijest 4 (Zagreb, 1975), 72-73, 92-93.

¹⁷ Dozvolna izprava uskotračne vicinalne parovozne željeznice Belišće-Kapelna (Slavonska-podravska željeznica) izdana je 5. ožujka 1889. u Budimpešti. Vilim, Edmund, Ladislav i Vladimir Gutmann de Gelse dobili su dozvolu i preuzeli obvezu da će izgraditi od Belišća (dravska obala) do Viljeva, odnosno do Kapelne uskotračnu vicinalnu parovoznu željeznicu, te je za trajanja koncesije držati neprekidno u prometu. Dana 27. studenoga 1899. koncesionar je osnovao dioničko društvo pod nazivom Dioničarsko društvo Slavonske podravske željeznice / Slavonia-Drávavidéki h. é. vasut részvénytársaság / Slavonische Drauthalbahnhof Actien-Gesellschaft. Dana 10. srpnja 1896. kr. ug. ministar trgovine izdao je Dodatak k dozvolnoj izpravi uskotračne vicinalne željeznice Belišće-Kapelna. Temeljem navedenog dodatka, dobili su Vilim, Edmund, Ladislav i Aladar Gutmann de Gelse kao koncesionari vicinalne željeznice Belišće-Kapelna dozvolu i preuzeli su obvezu da će od postaje Viljevo Kapelna do postaje Noskovci vicinalne željeznice Szt. Lőrincz-Slatina-Našice izgraditi usko-

Slatina-Suhopolje-Virovitica u vlasništvu Dioničarskog društva vicinalne željeznice Barcs-Pakrac,¹⁸ dalje na prugu Virovitica-Bjelovar-Križevci u vlasništvu Dioničarskog društva vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs,¹⁹ te na kraju na prugu Križevci-Zagreb u vlasništvu Kr. ug. državnih

tračnu parovoznu vicinalnu željeznicu. Car je 29. srpnja 1907. izdao Zakonski članak XLI. o sjedinjenju dozvolne izprave i dodataka k dozvolnoj izpravi željezničkih pruga, dozvoljenih dioničarskom društvu Slavonske podravske vicinalne željeznice, nadalje o koncesioniranju željezničkih pruga, projektiranih u nadopunjenju željezničke mreže i to iz Belišća do Osieka te uporabom obrtne željeznice Moslavina-Vörösmajor iz Moslavine do Vörösmajora. Pruga Belišće-Viljevo Kapelna puštena je u promet 12. travnja 1890., pruga Viljevo Kapelna-Moslavina Crnac-Noskovići 2. prosinca 1896., a pruga Osijek-Belišće 29. studenoga 1908. Vidi: Lajnert, *Slavonska podravska vicinalna željeznica*, 8-40. O Slavonsko podravskoj željeznici vidi i: Hekenberger, "Povijesni osvrt", 199-219; Ivan Balta, "Slavonsko-podravska željeznica u razvoju slavonske Podravine", *Tokovi istorije*, 1-2/2006, 63-81.

¹⁸ Dozvolna izprava u pogledu izgradjenja i prometa Barcs-pakračke željeznice mjestnoga interesa izdana je 9. ožujka 1884. u Budimpešti. Henrik Benies kao koncesionar dobio je pravo da u savezu s barčanskom postajom poveljene južne ili pečuhsko-barčanske željeznice sagradi i drži u prometu kao željeznicu mjesnog interesa glavnu prugu od Barča preko Virovitice, Daruvara do Pakraca, te pobočne pruge od Suhopolja do Slatine i od Bastaja do Zdenaca. Iste godine koncesionar je osnovao dioničko društvo pod nazivom Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Barcs-Pakrac sa sjedištem u Budimpešti (Barcs-pakráczí vasut részvénytársaság Budapest / Barcs-Pakráczser Eisenbahn-Actiengesellschaft). Pruga Barcs-Virovitica-Pakrac puštena je u promet 18. kolovoza 1885., dok su pruge Suhopolje-Slatina i Bastaji-Končanica puštene u promet 4. listopada 1885. Prema eksploatacijskom ugovoru između Društva južnih željeznica i Društva željeznice Barcs-Pakrac od 10. svibnja 1884., preuzelo je Društvo južnih željeznica eksploataciju željeznice Barcs-Pakrac za cijelo vrijeme trajanja koncesije bez prava otkaza. Za vođenje prometa dobivalo je Društvo južnih željeznica 50 % od bruto prihoda i 20 % od viška bruto prihoda preko iznosa od 1.200.000. kruna, a maksimalno 40 % od bruto prihoda preko iznosa 1.800.000. kruna. Društvo južnih željeznica garantiralo je koncesionaru prema eksploatacijskom ugovoru minimalni prihod od 600.000. kruna godišnje. Vidi *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1887.* (Zagreb, 1888), br. 76: 421-433; HR-HDA-79, sv. 10-4, kor. br. 46209/1882, ur. br. 11033/1884, kut. br. 680; HR-HDA-79, sv. 10-4, kor. br. 38150/1885, kut. br. 848; *Mihók'scher Ungarischer Compass, 1900./1901.*, II. Theil: 400-401; NN, br. 187 (18. kolovoza 1885.); HR-HDA-529, Hrvatska državna banka Zagreb (1941-1951), Opći arhiv, sv. br. 842/II, dosje: Barcs-Pakrac, dopis ur. br. 11863/42. koji je 21. veljače 1942. Odjel za željeznice, autopromet i brodarstvo Ministarstva prometa i javnih radova Nezavisne Države Hrvatske uputio u svezi otkupa Barcs-Pakračke vicinalne željeznice Hrvatskoj državnoj banci u Zagrebu. Također, vidi i: Stehlik, "Postanak i razvitak", 82, 87.

¹⁹ Dozvolna izprava za parostrojnu vicinalnu željeznicu Križevac-Belovar izdana je 12. travnja 1893. u Budimpešti. Ces. i kralj. komornik Julijo Jelačić, Nikola Cernković i briselska tvrtka A. Casse & It. Liekens dobili su dozvolu i preuzeli obvezu da će od postaje Križevci Kr. ug. državnih željeznica do Bjelovara sagraditi parostrojnu vicinalnu željeznicu te da će istu za vrijeme trajanja dozvole držati neprekidno u prometu. Dana 26. travnja 1893. koncesionar je osnovao dioničko društvo pod nazivom Dioničarsko društvo križevačko bjelovarske vicinalne željeznice / Körös-belovári helyi érdeki vasut részvénytársaság / Kreutz-Belovarer Localeisenbahn-Actiengesellschaft. Navedeno društvo dobilo je 20. lipnja 1899. novu koncesiju za nastavak pruge od Bjelovara do Virovitice. Pruga Križevci-Bjelovar puštena je u promet 12. rujna 1894., pruga Bjelovar-Mišulinovac 1. studenoga 1899., a pruga Katalena-

željeznica.²⁰ Kao što se iz priloženog vidi, u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji vladao je mješoviti sustav vlasništva nad željeznicama, budući da su pored državnih željeznica postojale još i privatne željeznice (vicinalne željeznice). Većina privatnih vicinalnih željeznica bila je u eksploataciji Kr. ug. državnih željeznica (privatne željeznice u državnoj upravi), dok su svega njih nekoliko bile u privatnoj upravi.²¹

Na ovome mjestu treba spomenuti i dva nerealizirana projekta vicinalnih željeznica vezana za postaje Našice i Noskovci pruge Szt. Lőrincz-Slatina-Našice, i to: Donji Miholjac-Našice-Đakovo (69 km) te Antunovac (Virovitica)-Noskovci (37 km). Prva pruga podijeljena je na dva dijela: Donji Miholjac-Našice i Našice-Đakovo.²² Povjerenstveni uvidaj za izdavanje građevinske dozvole²³ pruge Donji Miholjac-Našice održan je 20. rujna 1906. Izgledi za dobar rentabilitet bili su slabi, pa su i doprinosi manjkali. Koncesionari pruge bili su Gfrerer, Schoch i Grossmann iz Budimpešte. Koncesijska

Virovitica 2. siječnja 1900. Vidi: Siniša Lajnert, "Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs (1893-1933)", *Cris* XX (2018), 20-24.

²⁰ Kroz Križevce je prošla prva željeznička pruga, tzv. "žakanjska pruga", početkom siječnja 1870., spojivši Zákány (Budapest) preko Koprivnice, Križevaca i Dugog Sela sa Zagrebom. Bila je u vlasništvu i pod upravom Kr. ugarskih državnih željeznica (MÁV – Magyar Királyi Államvasutak). Navedena pruga građena je temeljem Zakonskog članka XII. o gradjenju željezničkih prugah, protežućih se od Zákány do Zagreba i od Hatvana do Miskolcza. Zakon je sankcioniran 1. srpnja 1868., a proglašen u kući zastupnika 4. srpnja 1868., i u kući velikaša 9. srpnja 1868. Vidi: *Isto*, 19.

²¹ Na prostoru Kraljevine Hrvatske i Slavonije privatne željeznice u državnoj upravi bile su sljedeće: Dioničarsko društvo željeznice Čakovec-Zagreb, Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Vinkovci-Brčko, Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Varaždin-Golubovec, Dioničarsko društvo slavonske vicinalne željeznice, Dioničarsko društvo željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs, Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Szt. Lőrincz-Slatina-Našice, Dioničarsko društvo lonjskopolske željeznice, Dioničarsko društvo lokalne željeznice Ruma-Klenak, Dioničarsko društvo sjedinjenih drava-posavskih vicinalnih željeznica (Dioničarsko društvo mjesne željeznice Vinkovci-Županja-savska obala i Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje), Dioničarsko društvo prve jugozapadne krajiške mjestne željeznice, Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Petrovaradin-Beočin, Dioničarsko društvo Dunavsko-posavske vicinalne željeznice, Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Zabok-Stubica, Dioničarsko društvo rumsko-vrdničke lokalne željeznice, Dioničarsko društvo lokalne željeznice Pécs-Dolnji Miholjac. Izuzetak su bile pruge Vicinalne željeznice Zagreb-Samobor i Slavonsko-podravske vicinalne željeznice koje su vodile eksploataciju u svojoj režiji (privatne željeznice u privatnoj upravi). Pruge Vicinalne željeznice Barcs-Pakrac bile su u eksploataciji Društva južnih željeznica.

²² Opširnije o projektu pruge Našice-Đakovo vidi: Borislav Bijelić, *Đakovo u prijedlozima i projektima željezničkih pruga do 1914. godine* (Đakovo, 2004); Borislav Bijelić, "Od iluzije do zbilje i nazad: Nikada realizirani projekt gradnje vicinalne željeznice Našice-Đakovo", *Zbornik Muzeja Đakovštine* 6 (2003), 47-66.

²³ U izvornim dokumentima se za izlazak povjerenstva na teren u svrhu izdavanja građevinske dozvole koristi termin *politički ophod* (*politička ophodnja*).

rasprava za prugu Našice-Đakovo održana je 1907. godine, no oživotvorenju iste nije se moglo pristupiti zbog pomanjkanja doprinosa. Smatrano je da bi osiguranje izgradnje bilo moguće da je Đakovačka biskupija, čije šume je ova željeznica sjekla, izglasala primjereni doprinos. Povjerenstveni uviđaj pruge održan je 16. ožujka 1906. Koncesionar je bio Gfrerer i dr. Zadatak željeznice Antunovac-Noskovci bio je da spoji tzv. Gutmannovu Slavonsko-podravsku željeznicu sa željezničkom mrežom D. d. vicinalne željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs. Povjerenstveni uviđaj za izdavanje građevinske dozvole određen je na 28-29. svibnja 1914. Koncesionar pruge bilo je Dioničarsko društvo željeznice Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs.²⁴ Na žalost, niti jedan projekt nije realiziran u periodu Austro-Ugarske Monarhije.²⁵

2. Prvotne ideje i projekti željezničkog povezivanja Szt. Lörincza sa Slavonijom

Prvotne ideje da se Szt. Lörincz spoji sa Slavonijom javile su se već oko 1884. godine, kada su se na konferencijama održanim 6. i 7. listopada 1884. u Zagrebu sastali predstavnici Ugarske kreditne banke (u ime Društva povelj. željeznice budimpeštansko-pečuhske)²⁶ i interesenti²⁷ iz Slavonije na temu izgradnje željeznice od Szt. Lörincza preko Donjeg Miholjca, Našica, dolinom rijeke Londže, preko Pleternice do Lužana (kod Oriovca), kao nastavka Budimpeštansko-svetolovrinačko-pečuhske željeznice, koja se trebala spojiti s projektiranom krajiškom željeznicom Sunja-Brod kod mjesta Lužane blizu sjedišta Kotarske oblasti u Oriovcu. Predstavnici Ugarske kreditne banke postavili su kao uvjet za gradnju i eksploataciju navedene željeznice da interesenti doprinesu s 2.000.000 forinti,²⁸ za što bi im Društvo budim-

²⁴ HR-HDA-757, Obitelj Plavšić - Osijek, Zagreb; 1853.-1964., Željeznički projekti u Hrvatskoj i Slavoniji polag stanja u mjesecu travnju god. 1914.; IV. Függelek a Magyar Szent Korona Országainak Vasutai 1845-1904. Cimü Munkához, Budapest, 1914.; VIII. Függelek a Magyar Szent Korona Országainak Vasutai 1845-1904. Cimü Munkához, Budapest, 1918., kut. br. 3 i 4.

²⁵ HR-HDA-905, Zbirka građevinskih nacrti; 1770-1990., XXIV-14, Zbirka karata željeznice, Hrvatska i Slavonija, karta, 1917., Iskaz željeznica u kraljevinama Hrvatskoj i Slavoniji do konca 1917. izgrađenih i projektiranih.

²⁶ Društvo se u dokumentima spominje i pod nazivom Društvo budimsko-pečuhske željeznice.

²⁷ U cijelom ovom dokumentu iz 1884. godine, koji se nalazi u fondu HR-HDA-79, Zemaljska vlada, Odjel za unutarnje poslove-Zagreb (1869-1921), sv. 10-4, ur. br. 47114/1884., kut. br. 681, kao zainteresirani za izgradnju željezničkog spoja Szt. Lörincza i Slavonije spominju se slavonski interesenti, odnosno slavonski posjednici. Na žalost, u dokumentu se ne navodi koji su to interesenti bili. Navodi se samo njihov opunomoćenik Svetozar Kušević, umirovljeni kr. veliki župan.

²⁸ Uslijed novčanoga ugovora u Beču od 24. siječnja 1857. zbog uređenja novčarstva u cijeloj Carevini, car Franjo Josip I. izdao je 19. rujna 1857. Cesarski patent br. 167. Navedenim

peštansko-pećuhske željeznice izdalo sekundarne dionice. Svetozar Kušević, umirovljeni kr. veliki župan, kao opunomoćenik više slavonskih posjednika, podnio je 1884. godine Kr. zemaljskoj vladi u Zagrebu predstavku glede dobivanja potpore za gradnju željeznice od Szt. Lörincza do Lužana. Iz navedene predstavke vidljivo je da su interesenti obećali da će preuzeti dionice, odnosno doprinijeti s vrijednošću od 510.000 forinti. Interesenti su bana zamolili da se zauzme da se od nedostajuće svote od 1.490.000 forinti preuzme:

1. po Krajiškoj investicionalnoj zakladi za izgradnju dijela navedene slavonske željeznice, koji se nalazio na krajiškom području između Ratkovice (kod Pleternice) i Lužana, iznos otprilike 270.000 forinti,
2. po cestograđevnoj zakladi Kr. zemaljskog erara protekom određenog broja godina, iznos od 300.000 forinti,
3. po cestograđevnoj zakladi Kr. ug. državnog erara protekom određenog broja godina, iznos od 200.000 forinti,
4. po zajedničkoj ugarskoj vladi za pokriće manjka, iznos od 600-800.000 forinti.

Povodom toga, po nalogu bana izradila je 21. studenoga 1884. Kr. zemaljska vlada jedan ekspozé, koji je zajedno s predstavkom Svetozara Kuševića proslijeđen kr. ug. ministru za javne radnje i komunikacije. Kr. zemaljska vlada zamolila je kr. ug. ministra da odobri i pomogne izgradnju te, za pućanstvo Slavonije neophodno potrebne željeznice. Ekspozéu je priložen i pregledni nacrt, iz kojeg se razabire od koje je važnosti i interesa bila izgradnja navedene željeznice za Slavoniju i njezino stanovništvo. Značaj je bio još i veći kada se uzme u obzir da bi ugarske željeznice (križajući se u Szt. Lörinczu iz Budimpešte, Kaniže, Žakanja, Osijeka) bile novom željeznicom spojene s rijekom Dravom te cestovnim ćvorovima u Donjem Miholjcu, Našicama, Pleternici (Požega). Također, ova bi se željeznica u Lužanima priključila državnoj željeznici Sunja-Brod, koja se tek trebala izgraditi, te bi time ostvarila vezu s rijekom Savom i Bosnom. Molba slavonskih interesenata mogla se uvažiti i poduprijeti, jer je *Zakonskim ćlankom XXXVII.* zajedničkog hrvatsko-ugarskog sabora iz 1870. godine²⁹ bilo određeno da se na alföldsko-rijećkoj

patentom austrijska novćana jedinica zvala se forinta (floreus). Ona se pak dijelila na stotinke, a svaka pak stotinka na desetine. Novci kovani po ovoj mjeri zvali su se "vrednote austrijske". Svakome novcu, koji se ubuduće kovao, a tako i novcu koji je kovan s godišnjim brojem 1857, uzimana je za temelj funta, imajući težu od petsto grama. Zakonska zemaljska novćana mjera bila je mjera od ćetrdeset i pet forinti. Iz jedne funte ćistoga srebra kovalo se ćetrdeset i pet forinti. Vidi: Siniša Lajnert, "Senjska štedionica Senj (1873-1948)", *Senjski zbornik. Prilozi za geografiju, etnologiju, gospodarstvo, povijest i kulturu* 46 (2019), 252.

²⁹ Dana 9. srpnja 1870. car je donio *Zakonski ćlanak XXXVII. u predmetu gradjenja osiećko-sisaćko-karlovaćkoga diela Alföld-riećke željeznice.* Temeljem ovoga zakona određeno je da se dio Osijek-Sisak-karlovaćke pruge alföld-rijećke željeznice koji je prolazio hrvatsko-sla-

željeznici uz državnu garanciju kamata sagradi, osim drugih krajiških pruga, i pruga Osijek-Našice-Požega-Nova Gradiška-Sisak. To je bio glavni dio projektirane slavonske željeznice, kojom bi se glavne točke Našice i Požega spojile s Osijekom (s rijekom Dravom), Brodom i Siskom (s rijekom Savom). Do realizacije ove željeznice nije došlo, već je prema promijenjenim okolnostima navedeni *Zakonski članak XXXVII.* zamijenjen *Zakonskim člankom XXVI.* iz 1877. godine,³⁰ u kojem su Našice i Požega potpuno ispušteni, te je *Zakonski članak* iz 1870. stavljen izvan snage. Time je, dakle, veliki dio Slavonije bio sasvim lišen koristi od željeznice, dok su se u međuvremenu u drugim dijelovima Hrvatske i Slavonije gradile nove željezničke pruge. Što se tiče u molbi navedenih doprinosa od strane Kr. ugarske vlade i Kr. zemaljske vlade te Krajiške investicionalne zaklade, Kr. zemaljska vlada dala je sljedeće mišljenje:

1. *Zakonskim člankom XXXVII.* iz 1870. godine bilo je u načelu određeno da se slavonska pruga Osijek-Našice-Požega sagradi s krajiškom prugom, koja je trebala voditi preko Nove Gradiške u Sisak. Onaj dio koji je prolazio područjem pod civilnom upravom trebao je biti sagrađen uz državnu garanciju kamata, dok je onaj dio koji je prolazio krajiškim područjem trebao biti izgrađen putem dozvole i uz potporu od strane države. Prema terenu, dio krajiške pruge nije se dao shodnije urediti negoli pravcem od Našica preko Pleternice (dovoljno blizu Požege) kroz orljavsku dolinu u savsku nizinu kod Lužana, gdje bi se trebala spojiti s krajiškom željeznicom prema Novoj Gradiški i Sisku na jednu stranu, a prema Brodu na drugu stranu. Glede navedene potpore od strane države za gradnju željeznice koja bi prolazila kroz krajiško područje, trebalo je nadležno ministarstvo podnijeti poseban prijedlog zakonodavstvu. Prema promijenjenim okolnostima, taj prijedlog nije podnesen, već je donesen gore spomenuti *Zakonski članak XXVI.* iz 1877., kojim su se

vonskim zemljištem pod civilnom upravom sagradi uz državnu garanciju kamata, a onaj dio koji je pado na krajiško zemljište, putem dozvole i uz potporu od strane države. Navedene pruge bile su: 1. od Osijeka preko Našica, Požege, Nove Gradiške na lijevoj obali Save do Siska; 2. od Siska dolinom rijeke Kupe do Karlovca i 3. od Nove Gradiške preko Broda do Mitrovice. Provedba ovoga zakona povjerena je ministru za javne radnje i komunikacije i ministru financija. Vidi *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1871.* (Zagreb, 1894), br. 14: 116-117.

³⁰ Dana 10. prosinca 1877. donesen je *Zakonski članak XXVI. o željeznicah, koje će se graditi u području Krajine.* Temeljem navedenog zakona, *Zakonski članak XXXVII. iz 1870., koji određuje izgradnje osiečko-sisačko-karlovačke česti alföldsko-riječke željeznice* stavljen je izvan snage, te je određeno građenje sljedećih željezničkih pruga: 1. od Mitrovice preko Vinkovaca, Broda, Nove Gradiške i Sunje do Siska, 2. od Siska do stanice željeznice karlovačko-riječke i 3. od daljske postaje alföldsko-riječke željeznice po mogućnosti što bliže Vukovaru do Vinkovaca. Građevne uvjete za sve željeznice koje su se trebale graditi iz dohotka državnih šuma, određenoga za krajiške investicije, ustanovila je vlada uz sudjelovanje predstojnika hrvatsko-slavonske krajiške upravne oblasti. Izvršenje ovoga zakona povjerenog je ministru za javne radnje i komunikacije i ministru financija. Vidi *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1878.* (Zagreb, 1879), br. 7: 25-27.

odredile druge pruge u krajiškom području. Pošto se, dakle, *Zakonskim člankom XXXVII.* odredilo da se dio pruga u krajiškom području sagradi uz potporu države, nije trebalo biti zapreka da se takva potpora pruži iz Krajiške investicijske zaklade. Nadalje je bivši krajiški glavar, general Mollinary,³¹ kada su se krajiške željeznice trasirale na račun Krajiške investicionalne zaklade, dao izraditi projekt za priključnu liniju (*Anschlusslinie*) od brodsko-novogradiške pruge do Požege, dugu 28,37 km (3,74 milja), koja je trebala skrenuti od Batrine (blizu Lužana) te uz orljavsku dolinu krenuti prema Požegi. General Mollinary je tada tu prugu naumio izvesti jer je to bio početak kasnije moguće transverzalne veze sa željeznicom iz Posavine sjevernim pravcem do Drave. Troškovi pruge Batrina-Požega proračunati su na 1.200.000 forinti, dok bi na krajiški dio otpala otprilike trećina troškova, tj. svota od 400.000 forinti. Kr. zemaljska vlada bila je mišljenja da se zamoljena svota od 270.000 forinti može zagovarati odnosno odobriti kao doprinos iz Krajiške investicionalne zaklade za gradnju dijela slavonske željeznice između Ratkovice i Lužana, koji se nalazio na krajiškom području. U tu svrhu dogovorili bi se određeni uvjeti za nabavu sekundarnih dionica željeznice Budimpešta-Szt. Lőrincz-Donji Miholjac-Našice-Pleternica-Požega-Lužane.

2. Što se doprinosa cestograđevne zaklade Kr. zemaljskog erara tiče, Kr. zemaljska vlada dala je izgraditi cestovni potez Crne vode-Drava-Donji Miholjac-Klokočevac-Našice te je za njega do 1884. godine potrošila 217.000 forinti. Među dijelovima ceste nalazio se neizgrađeni dio Beničanci-Klokočevac, čija bi izgradnja, ukoliko bi se ona rabila za izvoz proizvoda iz područja Đakova, Požege i Našica u Donji Miholjac k Dravi te dalje u Mađarsku, zahtijevala troškove od 100.000 forinti. Ukoliko bi se izgradila navedena željezni-

³¹ Mollinary [molina:'ri], Anton, austrijski general (Titel, Bačka, 8. X. 1820 – Lombardija, 26. X. 1904). Od 1833. služio kao kadet u inženjerskoj pukovniji. Godine 1848. u činu bojnika istaknuo se u borbama u Italiji. Za ratne zasluge dobio je titulu baruna od Monte Pastella. U daljnjoj je službi napredovao do čina brigadira (1854) te podmaršala i zapovjednika (1865). Od 1868. zapovjednik u Tirolu i Vorarlbergu, a od 1870. zapovijedajući general u Zagrebu i glavar uprave hrvatsko-slavonske Vojne krajine. Aktivno sudjelovao u političkim zbivanjima u Hrvatskoj. Održavao bliske kontakte s Narodnom strankom, koja ga je predlagala za bana (1872). Uspješno proveo razvojačenje Vojne krajine i spriječio planove mađarske vlade o iskorištavanju hrvatskih šuma (1873). Podnio ostavku zbog sporova s mađarskom vladom oko financiranja gradnje željeznica iz krajiških fondova (1877). Zatim je služio kao general u Brnu (1877) i Lembergu (Lavovu, 1878). Nakon umirovljenja (1879) napisao memoare *Četrdeset šest godina u austro-ugarskoj vojsci (Sechszundvierzig Jahre im österreich-ungarischen Heere, 1905)*, vrijedno svjedočanstvo o političkim prilikama u Hrvatskoj njegova doba. Vidi: *Hrvatska enciklopedija*, 11 sv. (Zagreb, 1999-2009), 7: 413, s. v. "Mollinary, Anton". Sedamdesetih godina 19. stoljeća, zapovijedajući general barun Mollinary zasnovao je opširnu mrežu krajiških željeznica, koje su imale spojiti cijelo bivše krajiško područje od Zemuna preko Mitrovice, Vinkovaca, Broda, Siska i Karlovca s hrvatskim Primorjem, a napose tzv. Ličku željeznicu, koja je imala stvoriti spoj s Dalmacijom. Vidi NN, br. 155 (6. srpnja 1912.).

ca između Donjeg Miholjca i Našica, taj promet bi prestao, dok bi cesta služila samo lokalnom prometu između značajnih mjesta i do dovoznih puteva, koji bi se morali urediti prema novim kolodvorima. Preciznije rečeno, u slučaju izgradnje navedene željeznice, mogao je Kr. zemaljski erar djelomičan iznos od otprilike 100.000 forinti uštedjeti, ukoliko se od ove svote ne bi trošilo za dovozne puteve na kolodvore i stanice. Istim načinom mogla se uštedjeti i ona svota koja je bila predviđena za održavanje navedenog cestovnog poteza od otprilike 15.000 forinti godišnje. Tako se kao doprinos za izgradnju, odnosno za nabavu sekundarnih dionica navedene željeznice iz zemaljskog budžeta mogao dozvoliti iznos od 150.000 forinti. To bi se postiglo na taj način da se kroz deset godina u proračunu autonomnih potreba Hrvatske i Slavonije uvrsti iznos od 15.000 forinti do postizanja maksimalne svote od 150.000 forinti.

3. i 4. O doprinosu iz budžetskih sredstava Kr. ug. zajedničke vlade za održavanje državnih cesta u Hrvatskoj i Slavoniji, kao i iz budžeta poštarskog erara, odlučivali su Kr. ug. ministarstvo za javne radnje i komunikacije,³² Kr. ug. ministarstvo za poljodjelstvo, obrt i trgovinu te Kr. ug. ministarstvo financija u Budimpešti. U predmetu izgradnje navedene željeznice, Kr. zemaljska vlada poslala je navedenim ministarstvima odgovarajuće molbe na razmatranje. Treba napomenuti da bi gradnjom spomenute slavonske željeznice državne ceste bile znatno rasterećene, a naročito državna cesta iz Našica u Osijek, na kojoj se tada odvijao veliki promet. Zbog mekanog tla i skupog kamenog materijala, održavanje ove ceste prouzročilo je državnoj upravi znatne troškove. Gradnjom navedene željeznice, tadašnji veliki promet na toj cesti spao bi na lokalni promet, te bi se samim time uštedjeli znatni troškovi.

Kr. zemaljska vlada preporučila je nadležnim ministarstvima da se uvaži činjenica da je Kr. ug. zajednička vlada, temeljem *Zakonskog članka XXXVII.* iz 1870. bila pripravna preuzeti državnu garanciju kamata za onaj dio željeznice na civilnom slavonskom teritoriju od Osijeka preko Našica i Požege do krajiške granice. Ta garancija plaćala bi se kroz više godina. Kr. zemaljska vlada nadala se da bi se gradnja predmetne željeznice omogućila:

1. ako Društvo budimpeštansko-pečuhske željeznice snizi tražbinu od 2.000.000 forinti na 1.800.000 forinti,
2. ako interesenti svoj ponuđeni doprinos od 510.000 forinti povise za 120.000 forinti, dakle ukupno na 630.000 forinti,

³² Ministarstvo za javne radnje i komunikacije u Budimpešti (Közmunka-és Közlekedésügyi Minisztérium / Kön. ung. Ministerium für öffentliche Arbeit und Communication) bilo je od Austro-ugarske nagodbe godine 1867. do 1889. nadležno za poslove željeznica u ugarskom dijelu Monarhije, a time i za Hrvatsku i Slavoniju. Od 1889. do 1918. godine za poslove željeznica zaduženo je Ministarstvo trgovine u Budimpešti (Kereskedelmi Minisztérium / Kön. ung. Handels-Ministerium).

3. ako bi se iz Krajiške investicionalne zaklade doprinijelo s 270.000 forinti,
4. ako bi se iz zemaljskog budžeta doprinijelo sa 150.000 forinti,
5. ako bi zajednička vlada doprinijela sa 750.000 forinti.

Kr. zemaljska vlada poslala je svoje mišljenje nadležnim ministarstvima te ih zamolila da podupru izgradnju navedene željeznice.³³

Dana 9. lipnja 1885. dnevni tisak prenio je vijest iz Budimpešte da je Društvo budimpeštansko-pečuhske željeznice zamolilo Kr. ug. ministarstvo komunikacija da mu izda koncesiju za gradnju željezničke pruge iz Szt. Lörincza preko Miholjca do Vrpolja. Protiv dodjele koncesije bila je Trgovačko-obrtna komora u Pečuhu. No, prema novinarskim "pouzdanim" izvorima, koncesija se ipak trebala izdati spomenutom društvu.³⁴

U vezi s izmjenom navedenog projekta, te njegovom promjenom u smjer Szt. Lörincz-Miholjac-Valpovo-Osijek-Vinkovci, gradonačelnik Osijeka napisao je 15. rujna 1887. predstavku Kr. zemaljskoj vladi u Zagrebu. U njoj je podsjetio bana da ga je izvješćem br. 4958 od 21. svibnja 1887. Gradsko poglavarstvo u Osijeku informiralo kako je povodom projektiranoga produženja budimpeštansko-pečuhske željeznice od Szt. Lörincza preko Slavonije, stupilo u prvu fazu dogovora i pregovora s ravnateljstvom budimpeštansko-pečuhske željeznice, kako bi se očuvali interesi Osijeka pri ustanovljenju njenog pravca. Namjera je navedenog društva bila da se željeznička pruga produži od Szt. Lörincza preko Miholjca na Čepin te Vrpolje, a Osijek, koji bi glavna pruga obišla, da dobije pobočni priključak kod Čepina; trasa dakle, protiv koje je Osijek morao sve svoje snage upotrijebiti da postane glavnom postajom na glavnoj pruzi. Da bi se to postiglo izabran je po osječkom gradskom zastupstvu akcijski odbor koji je stupio u kontakt sa zainteresiranim vlastelinstvima, općinama i privatnicima, te na temelju zajedničkoga sporazuma pokrenuo prepisku s budimpeštansko-pečuškim željezničkim društvom. Pošto su obje pregovaračke strane uvidjele sporost prepiske i pismene izmjene misli, odlučile su se na saziv zajedničke konferencije u Budimpešti, koja je počela 23. kolovoza 1887. te je trajala nekoliko dana. Na njoj je sudjelovao navedeni akcijski odbor po izaslanom pododboru te pod vodstvom gradonačelnika. Rezultat ove konferencije bio je da je Društvo budimpeštansko-pečuhske željeznice odustalo od svoga prvotnog projekta te prihvatilo po akcijskom odboru zahtijevani pravac produženja, i to od Szt. Lörincza-Miholjca-Valpova direktno na Osijek, a odande preko dotičnih postaja na Vinkovce. No, trebalo je postići da se od Kr. erara, zatim od zainteresiranih vlastelinstava, općina i

³³ HR-HDA-79, sv. 10-4, ur. br. 47114/1884, kut. br. 681.

³⁴ NN, br. 129 (9. lipnja 1885.).

privatnika postigne subvencija u iznosu od 1 milijun forinti gotovog novca, potpisivanjem temeljnih dionica i ustupom zemljišta.³⁵

Trgovačko-obrtnička komora u Osijeku poslala je kr. ug. ministru trgovine u Budimpešti izvješće za 1890. godinu, u kojem je iskazala nezadovoljstvo prometnom izoliranošću Osijeka, ali i Požege. Osječka komora tražila je da se što prije izgrade lokalne željeznice te popuni cestovna mreža. Naglasila je u svome izvješću koliko je nužno da se na taj način pomogne Osijeku i Požegi, koji bi tako mogli postati središtem trgovine toga područja. Gradnjom prometnica oni bi se sačuvali od ekonomske stagnacije i nazadovanja. Komora se žalila što su se izjalovila sva dotadašnja nastojanja da se Požega preko Našica spoji s Osijekom, a Osijek s Đakovom, Vinkovcima i Belišćem, te je apelirala na državu da se ta prometna potreba konačno zadovolji. S druge strane, bila je izdana koncesija za izgradnju željeznice Szt. Lorincz-Donji Miholjac-Našice-Vrpolje, za koju je Komora tvrdila da bi cjelokupni promet odvratila od srednje Slavonije, a time bi bila nanesena velika šteta, napose gradu Osijeku.³⁶

Mjerodavni faktori ipak su se odlučili za varijantu Szt. Lörincz-Slatina-Našice, te je njome promet zapadne Slavonije prebačen u Mađarsku (preko Szt. Lörincza na Dombóvár i dalje u Budimpeštu), a Osijek je u trgovačkom pogledu još neko vrijeme ostao po strani.³⁷

3. Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Szt. Lörincz-Slatina-Našice u Budimpešti

3.1. Izgradnja pruga Dioničarskog društva vicinalne željeznice Szt. Lörincz-Slatina-Našice na hrvatsko-slavonskom području

Prema izvješću Virovitičke županije, u virovitičkom kotaru³⁸ tijekom godine 1891. od strane Hinka pl. Franciscia bile su izvedene točne izmjere za

³⁵ HR-HDA-79, sv. 10-4, kor. br. 10483/1885, ur. br. 33484/1887, kut. br. 847.

³⁶ *Obzor* (Zagreb), br. 268 (21. studenoga 1891). Također, vidi i: Branko Ostajmer, "Dragutin Riffer (1852.-1896.) - osječki odvjetnik i saborski zastupnik", u: *Godišnjak njemačke narodnosne zajednice. Zbornik radova 15. znanstvenog skupa "Nijemci i Austrijanci u hrvatskom kulturnom krugu"*, ur. Renata Trischler (Osijek, 2008), 59. Zahvaljujem Jadranu Jeviću na pomoći oko prikupljanja predmetnih podataka.

³⁷ Ljiljana Dobrovšak, "Zaposlenici na željeznicama u Hrvatskoj 1903. godine", *Časopis za suvremenu povijest* 40 (2008), br. 2: 493-494.

³⁸ Temeljem Zakona ob ustroju županijah i uredjenju uprave u županijah i kotarih od 5. veljače 1886., ukinuto je područje s vlastitom upravom na području razvojačene Vojne krajine te je na cjelokupnom prostoru Kraljevine Hrvatske i Slavonije uređena jedinstvena upravna podjela, koja se zasnivala na županijama, unutar županija na kotarima, a unutar kotareva na općinama. Između 8 županija, postojala je i Virovitička županija. U svome sastavu ima-

novogradnju vicinalne željeznice Szt. Lörincz-Slatina-Našice. Iste godine u istom kotaru postojala je pruga Barč-Pakrac s krilnom prugom Suhopolje-Slatina. U đakovačkom kotaru Virovitičke županije nalazila se pruga Dalj-Brod, koja je bila pod upravom Kr. ug. državnih željeznica, te od privatnih željeznica pruga tvrtke Neuschlosz, Schmitt i Marchetti, izgrađena kroz šume našičkog vlastelinstva u duljini od preko 17 km, koja je izvozila drveće iz raznih šuma pilani i Tvornici tanina u Đurđenovac. U osječkom kotaru Virovitičke županije postojale su pruge Kr. ug. državnih željeznica Osijek-Dalj-Vukovar i Dalj-Erdut-Gomboš, vicinalna željeznica Belišće-Donji Miholjac-Kapelna s pobočnom prugom Donji Miholjac-Drava, širine 1 metar, u vlasništvu tvrtke S. H. Gutmann iz Belišća, te obrtna željeznica iste tvrtke i iste širine kolosijeka, kojom se još od 1882. godine hrastovina iz šuma valpovačkog vlastelinstva prevozila za parnu pilanu, i kasnije za Tvornicu tanina.³⁹ Već 1894. izvješće Virovitičke županije spominje da se u virovitičkom kotaru željeznica Szt. Lörincz-Slatina-Našice nalazi u gradnji. Krajem te godine se u osječkom kotaru nalazila u izgradnji konjska željeznica donjomiholjačkog vlastelinstva, koja je vodila iz šaptinovačkih šuma do pilane na pustari Gložđe. Vicinalna željeznica Osijek-Đakovo-Vrpolje⁴⁰ bila je u fazi rasprave i trasiranja, te se pretpostavljalo da će do njene izgradnje doći 1895.⁴¹

Skupština Virovitičke županije održana je 16. siječnja 1894. Na skupštini je Hinko pl. Francisci kao koncesionar vicinalne željeznice St. Lörincz-Slatina-Našice zamolio subvenciju za nabavu temeljnih dionica navedene vicinalne željeznice u vrijednosti od 100.000 forinti. Navedena pruga trebala je biti duga 91 km, od kojih je 35 ležalo u Baranjskoj županiji, a 56 km u Virovitičkoj županiji. Pruga je prelazila preko rijeke Drave kod Klenja iznad Čadavice na slavonsku stranu. Željezničke postaje trebale su biti sljedeće: Čadavica-Noskovci, Medinci-Senkovci, Slatina, Bukovica, Mikleuš, Orahovica, Feričanci, Pribiševci i Našice. Temeljem zapisnika o ophodu, koji je počeo 20. siječnja 1893. i trajao je nekoliko dana, bilo je izgledno da će koncesionari

la je đakovački, donjo-miholjački, našički, osječki, slatinski i virovitički kotar. Vidi *Sbornik zakonah i naredabah valjanah za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1886.* (Zagreb, 1887), br. 8: 17-36; X. izvješće Upravnoga odbora Županije virovitičke i kr. podžupana iste županije ob uredovnom djelovanju pomenutoga odbora Kr. županijske oblasti u Osieku i područnih joj kr. kot. oblasti za vrieme od 1. siečnja do 31. prosinca 1895. (Osijek, 1896), 174; Milorad Bojanić, Milivoj Redep i Miroslav Žugaj, "Posjedovna struktura Virovitičke županije u svjetlu popisa gospodarstva iz 1895. godine", *Ekonomski vjesnik*, III (1990), br. 1: 56.

³⁹ *Izvješće Upravnoga odbora Županije virovitičke zatim kr. podžupana iste županije ob uredovnom djelovanju pomenutoga odbora Kr. županijske oblasti u Osieku i područnih joj kr. kotarskih oblasti za vrieme od 1. siečnja do 31. prosinca 1891.* (Osijek, 1892), 183-184.

⁴⁰ Pruga Osijek-Đakovo-Vrpolje puštena je u promet 11. rujna 1905. Opširnije o navedenoj pruzi vidi: Bijelić, *Đakovo u prijedlozima i projektima željezničkih pruga do 1914. godine.*

⁴¹ IX. izvješće Upravnoga odbora Županije virovitičke, 232.

graditi i pobočnu prugu od postaje Bukovica preko Miljevaca i Dobrovića do Crnca. Ova pobočna pruga bila bi udaljena od postojeće Belišće-kapelnačke (slavonsko-podravske) željeznice mjesnog interesa najviše 24 km, odnosno od Crnca do ishodišta slavonsko-podravske željeznice u Kapelnačkom lugu 5,5 km, s jedne strane, a s druge strane križala je ova slavonska-podravska vicinalna željeznica željeznicu Osijek-Našice-Batrina kod Koške, gdje se, predvidivo, trebala izgraditi i postaja. Pruga St. Lörincz-Slatina-Našice bila bi najkraća i najjeftinija veza preko Našica i Broda s Bosnom, a kroz to se mogla smatrati ne samo prometnom vezom prvoga reda, već bi bila i od eminentne strategijske važnosti. Za faktičnu gradnju i uređenje ove željeznice bila je potrebna glavnica od 4.020.000 forinti. Za pokriće 35 % od ove glavnice, odnosno svote od 1.407.000 forinti, koja se imala u smislu čl. 10. *Zakonskog članka IV. iz 1888. godine*⁴² osigurati putem temeljnih dionica, stajalo je na raspolaganju od mjesnih interesenata 800.000 forinti, a od strane države za otpremu pošte i u ime posebne potpore 360.000 forinti. Prema tome, do pokrića one svote koja se trebala pokriti temeljnim dionicama manjkalo je 247.000 forinti. Povodom toga županijska je skupština zaključila da se iz $\frac{3}{4}$ otkupa javnih radnja županije nabave temeljne dionice vicinalne željeznice St. Lörincz-Slatina-Našice u iznosu od 60.000 forinti.⁴³ Taj iznos bi se isplatio u desetgodišnjim beskamatnim obrocima po 6.000 forinti godišnje, no pod uvjetom da se osigura pogodnost za dovoženje kamena i građevnog ma-

⁴² Temeljem čl. 10. Zakonskog članka IV., u koncesijskoj ispravi trebala je biti ustanovljena faktična građevna glavnica. U slučaju kada su se izdavale temeljne dionice, one su trebale iznašati barem 35 % faktične građevne glavnice. Vidi *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju, godina 1888.* (Zagreb, 1888), br. 24: 190.

⁴³ Prema iskazu na računu $\frac{3}{4}$ otkupnine dozvoljenih i do konca godine 1907. isplaćenih subvencija u starom provincijalu Hrvatske i Slavonije, za vicinalnu željeznicu St. Lörincz-Našice subvencija za županiju iznosila je 120.000 kruna. Do konca 1907. godine uplaćeno je svih 10 obroka s ukupnim iznosom od 120.000 kruna. U Kr. zemaljskoj blagajni bile su pohranjene temeljne dionice u nominalnom iznosu od 120.000 kruna. Vidi: HR-HDA-757, kut. br. 3. Radi pojašnjenja, navedimo da je Zakonskim člankom XVII. ob ustanovljenju krunske vrednote od 2. kolovoza 1892. na mjesto dotadašnje austrijske vrednote stupila zlatna vrednota kojoj je računski jedinica bila kruna (K). Kruna se dijelila na 100 filira (f). Temeljna težina za kovanje novca bio je kilogram i desetinka istog. Zlatni novci valute kovani su iz smjese, sadržavajuće 900 tisućinka zlata i 100 tisućinka bakra. Na jedan kilogram smiješanog zlata otpadale su 2.952 krune; dosljedno tome, na jedan kilogram finoga zlata 3.280 kruna. Vidi *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1892.* (Zagreb, 1892), br. 94: 1131-1137. Zakonskim člankom XXXVI. o uvođenju obće obvezatnoga računanja u krunskoj vrednoti od 21. rujna 1899. krunska vrednota koja je ustanovljena Zakonskim člankom XVII. iz 1892. stupila je počevši od 1. siječnja 1900. kao jedina i isključivo zakonska vrednota na mjesto austrijske vrednote. Jedan forint austrijske vrednote računao se kao dvije krune, a jedan novčić austrijske vrednote kao dva filira. Vidi *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1899.* (Zagreb, 1899), br. 94: 893-898. Tako je dotadašnja subvencija od 60.000 forinti preinačena na 120.000 kruna.

terijala za ceste i javne gradnje. Ovaj zaključak odobrio je Odjel za unutarnje poslove Kr. zemaljske vlade, naredbom br. 4.107 od 4. veljače 1894.⁴⁴

Zakonskim člankom XXIII. kojim se dozvoljuje vicinalna željeznica Szent Lőrincz-Slatina-Našice od 17. srpnja 1894. ovlašteno je Kr. ug. ministarstvo trgovine da može izdati dozvolu za gradnju i promet parovozne vicinalne željezničke pruge koja je trebala izlaziti iz postaje Szent Lőrincz Kr. povl. željeznice Pečuh-Barč, te priključenjem k željeznici Barč-Pakrac preko Slatine voditi do Našica, postaje Slavonske vicinalne željeznice.⁴⁵

Dozvolna izprava za parovoznu vicinalnu željeznicu Szent Lőrincz-Slatina-Našice izdana je 21. srpnja 1894. od strane Kr. ug. ministarstva trgovine pod brojem 51.994. Navedenom dozvolom dobio je Hinko Francisci pl. od Szaláncza dozvolu i preuzeo je obvezu da će izgraditi parovoznu vicinalnu željeznicu od postaje Szent Lőrincz Kr. povl. željeznice Pečuh-Barč s priključenjem željeznici Barč-Pakrac preko Slatine do Našica, te da će istu dok traje važnost koncesijske isprave neprekidno držati u prometu. Zapisnik o koncesijskoj raspravi sastavljen je 18. veljače 1893. Koncesionar je bio dužan završiti gradnju željeznice te je predati javnome prometu za dvije godine, računajući od datuma koncesije. Za izgradnju i prometno uređenje koncesionirane željeznice ustanovljena je potrebna faktična glavnica od 4.020.000 forinti, od koje je glavnice koncesionar za nabavu prometnih sredstava bio dužan upotrijebiti 200.000 forinti. Od faktične glavnice trebalo je izlučiti 40.000 forinti i kao pričuvom posebno rukovati. Koncesionar je bio dužan prije izdavanja koncesije kod Kr. ug. središnje državne blagajne položiti jamčevinu od 120.000 forinti. Poslovodstvo predmetne željeznice, za čitavo trajanje koncesije, preneseno je na Ravnateljstvo Kr. ug. državnih željeznica. Koncesionar je imao pravo osnovati dioničko društvo sa sjedištem u Budimpešti. Službeni poslovni jezik bio je mađarski. Kr. ug. ministar trgovine imao je pravo da po svojem izaslaniku pregledava i kontrolira poslovodstvo i upravu navedene željeznice. Po kr. ug. ministru trgovine izaslani povjerenik imao je pravo prisustvovati glavnim skupštinama, sjednicama ravnateljstava, a i svim posebnim povjerenstvima što ih je ravnateljstvo osnivalo. Također, mogao je do daljnje odluke ministra obustaviti odredbe koje su bile protuzakonite i štetne po javne ili državne interese. Trajanje koncesije određeno je na 90 godina, nakon čega je željeznica trebala prijeći u vlasništvo države.⁴⁶

Prema *Uvjetima u pogledu gradnje i prometnog uređenja parovozne vicinalne željeznice Szent Lőrincz-Slatina-Našice* koje je 21. srpnja 1894. propisao Béla

⁴⁴ IX. izvješće Upravnoga odbora Županije virovitičke, 41-42.

⁴⁵ *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1894.* (Zagreb, 1894), br. 83: 620-621.

⁴⁶ *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1894.* (Zagreb, 1894), br. 57: 405-416.

Lukács, kr. ug. ministar trgovine,⁴⁷ navedena pruga trebala je biti izgrađena s razmakom tračnica od 1,435 metara. Pruga je trebala biti napravljena tako da vlakovi na pruzi mogu voziti najvećom brzinom od 40 km/h. Donja gradnja trebala je biti napravljena za jedan kolosijek. Najveći uspon odnosno pad ustanovljen je sa 7 ‰. Zavoji nisu smjeli na otvorenoj pruzi imati manji polumjer od 300 m. Normalna širina tjemena željeznice u razini donje gradnje, odnosno u visini donje površine šljunčanog sloja trebala je biti barem 4 m. Most na Dravi trebao je biti napravljen s upornjacima i srednjim stupovima obloženim kamenom tesancem i sa željeznom nosećom konstrukcijom. Za pomost se smjela upotrebljavati samo hrastovina ili ariševina. Tračnice su trebale biti čelične i nisu smjele po tekućem metru biti lakše od 23,6 kg. Opterećenje tračnica pod pritiskom kotača od 5.000 kg nije smjelo premašivati 1.000 kg po četvornom centimetru. Na željezničkoj pruzi koncesionar je trebao sagraditi sljedeće postaje, odnosno ugibaldišta i stanice: 1. stovarišna stanica Gusztávműve (duga 200 metara), 2. postaja Sumony (duga 360 metara), 3. tovarna postaja Okorág (duga 250 metara), 4. postaja za vodu Baranya-Sellye (duga 400 metara), 5. tovarna postaja Sztára-Zaláta (duga 250 metara), 6. postaja Čadavica-Noskovci (duga 360 metara), 7. tovarna postaja Medinci-Senkovac (duga 250 metara), 8. postaja Bukovica (duga 360 metara), 9. postaja Mikleuš⁴⁸ (duga 360 metara), 10. postaja za vodu Orahovica (duga 400 metara), 11. postaja Feričanci (duga 360 metara) i 12. tovarna postaja Pribiševac (duga 250 metara). Postaje Szent Lőrincz, Slatina i Našice trebale su se, uslijed priključka vicinalne željeznice, odgovarajuće preurediti i proširiti. Osim stanova za čuvare na postajama i eventualno potrebnih malih stražarnica na pruzi, trebalo je na otvorenoj pruzi sagraditi 22 stražarnice s pripadajućim zgradama, zdencima i pećima, i to na mjestima koja je odredio kr. ug. ministar trgovine.⁴⁹

Skupština Virovitičke županije održana je 21. svibnja 1895. Na skupštini je uzeta na znanje cesija⁵⁰ između Dioničarskog društva vicinalne željeznice St. Lőrincz-Slatina-Našice i društva Bank in Baden, Filiale Zürich, kojom je prvo društvo odstupilo drugom subvenciju Virovitičke županije, određenu za gradnju iste željeznice godine 1894. u iznosu od 60.000 forinti.⁵¹

⁴⁷ Béla Lukács bio je kr. ug. ministar trgovine od 16. srpnja 1892. do 15. siječnja 1895. Vidi *Révai Nagy Lexikona*, XIII (Budapest, 1915), 262-263.

⁴⁸ U dokumentu piše *Mikloš*.

⁴⁹ HR-HDA-757, Uvjeti u pogledu gradnje i prometnog uređenja parovozne vicinalne željeznice Szent Lőrincz-Slatina-Našice od 21. srpnja 1894., kut. br. 2.

⁵⁰ Cèsija (lat. *cessio* – uzmicanje, uzmak), ustupanje, ustupak; naročito ustupanje (cediranje) vlastitih tražbina drugim osobama, čime onaj kome je tražbina ustupljena (cesionár) stupa u sva prava i obaveze prijašnjeg vjerovnika (cedenta); cesionár – onaj komu se ustupa što, na koga se prenosi npr. kakva tražbina; tko uživa cesiju. Vidi: Bratoljub Klaić, *Rječnik stranih riječi, tuđice i posuđenice* (Zagreb, 2001), 219-220.

⁵¹ X. izvješće Upravnoga odbora Županije virovitičke, 54.

Naredbom kr. ug. ministra trgovine br. 84.161 od 12. prosinca 1895. određen je povjerenstveni uviđaj za izdavanje uporabne dozvole⁵² pruge Baranya Sellye⁵³-Našice vicinalne željeznice Szt. Lörincz-Slatina-Našice. Zapisnik o ophodu načinjen je 20. prosinca 1895. i sljedećih dana u Osijeku. Nazočni na ophodu bili su predstavnici: kr. ug. ministra trgovine, kr. ug. ministra za poljodjelstvo, bana Kraljevina Hrvatske, Slavonije i Dalmacije, Kr. ug. vrhovnog nadzorništva za željeznice i brodarstvo, Županije i Upravnog odbora Županije Baranja, Županije i Upravnog odbora Županije Somogy, Virovitičke županijske oblasti i upravnih oblasti, Kr. kotarske oblasti u Donjem Miholjcu, Kr. kotarske oblasti u Slatini, Kr. kotarske oblasti u Našicama, Kr. ug. državnih željeznica, Društva Ces. kr. povl. južne željeznice, odnosno Vicinalne željeznice Barcs-Pakrac, Dioničarskog društva slavonske vicinalne željeznice i Dioničarskog društva željeznice Szt. Lörincz-Slatina-Našice kao koncesionara (Alfred vitez Pischof, član ravnateljstva, i Ljudevit Müller, mjernik društva, ravnatelj). Prema poslovnom ugovoru, Ravnateljstvo Kr. ug. državnih željeznica stavilo je na raspolaganje prometna sredstva za promet prugom. Prije zaključka zapisnika o ophodu stavili su zastupnici Kr. hrvatsko-slavonske zemaljske vlade molbu da se ime postaje Miklós prema hrvatskom nazivlju promijeni u Mikleuš.⁵⁴ Na kraju ophoda je voditelj povjerenstva, na temelju punomoći koju je dobio od kr. ug. ministra trgovine, na licu mjesta izdao usmenu dozvolu da se upitni dio pruge 23. prosinca 1895. preda javnom prometu. Kr. ug. ministarstvo trgovine uzelo je 15. veljače 1896. pod brojem 6.543 predmetni zapisnik o ophodu na znanje, te je istovremeno potvrdilo dozvolu koju je voditelj povjerenstva na licu mjesta usmeno podijelio za promet spomenute željeznice.⁵⁵

Dana 27. prosinca 1895. dnevni tisak objavio je informaciju da je željeznička pruga Szt. Lorincz-Slatina-Našice otvorena 22. prosinca 1895. Tisak

⁵² U izvornim dokumentima se za izlazak povjerenstva na teren u svrhu izdavanja uporabne dozvole koristi termin *tehničko-redarstveni ophod (policijsko-tehnički ophod)*.

⁵³ Kr. ug. ministarstvo trgovine podijelilo je 28. studenoga 1896. pod brojem 35415 građevnoj poduzetničkoj tvrtci Izidor Frank i drugovi te mjerniku Juliju Hermannu u Osijeku na godinu dana predkoncesiju za parovoznu vicinalnu željeznicu od postaje Sellye vicinalne željeznice Szt. Lörincz-Slatina-Našice doticanjem općina Vaiszló, Szerdahely i Harkány do postaje Siklós projektirane vicinalne željeznice Pečuh-Donji Miholjac te odatle doticanjem općina Nagyfalu i Beremend do postaje Baranyavár-Monostor Kr. ug. državnih željeznica. Vidi HR-HDA-79, sv. 10-4, kor. br. 70670/1896., kut. br. 1425.

⁵⁴ Kod otvorenja pruge došlo je do incidenta. Naime, vlak koji je prenosio inventar za stanice donio je na stanicu Mikleuš samo mađarske oznake, tako da je ime te stanice bilo označeno samo kao Miklos. Kotarski predstojnik prigovorio je tome, pa se njegov prigovor prihvatio. Vidi: Josip Gorničić-Brdovački, *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine: građenje, organizacija i financijski odnosi*, Građa za gospodarsku povijest Hrvatske, knjiga 3 (Zagreb, 1952), 192.

⁵⁵ HR-HDA-79, sv. 10-4, kor. br. 69632/1895, ur. br. 15727/1896, kut. br. 1425.

taj događaj opisuje na nadasve emotivan i romantičan način. Navodi se da su sve stanice pokraj Drave sve do Našica bile okićene hrvatskim i mađarskim zastavama te zelenilom, dok je vlak na svakoj stanici uz silno mnoštvo pučanstva pozdravljen od strane župnika i općinskih upravitelja. U Našicama dočekaio je vlak kotarski predstojnik Josip Zulechner s grofom Ladislavom Pejačevićem, općinskim zastupstvom i zastupnicima nadležnih oblasti. Na iskićenom kolodvoru vlak su čekali vatrogasno društvo i domaća glazba. Točno u 15.00 sati ušao je na stanicu Našice poseban vlak s povjerenstvom koje se sastojalo od predstavnika Kr. ug. ministarstva trgovine, Kr. zemaljske vlade, županije i nadležnih oblasti. Kr. ug. ministra trgovine zastupao je odsječni savjetnik Stettina. Između ostalih, u vlaku su bili i odsječni savjetnik Geduly, grof Ivan Drašković, ministerijalni savjetnik Vladimir pl. Ehrenhöfer, koncesionar Hinko pl. Francisci, podžupan L. Chavrak, prometni upravitelj Leitner, zastupnik Kr. zemaljske vlade nadinženjer J. Stanisavljević, nadnadzornik pl. Tolnay, poduzetnik vitez Pischof, vlastelini orahovički Alfred i Vilim pl. Guttman, vlastelin feričanečki Peter Herkl, veleindustrijalac Neuschoss, predsjednik osječke Trgovačko-obrtničke komore Miskolcy, župnici iz Bukovice, Orahovice i Feričanaca, gospoda Ciprijanović, Burdumović, Lampe i Mikić, kotarski predstojnici dr. D. Unkelhauser i Stjepan Kenfelj, zastupnici tiska i mnogi drugi dostojanstvenici. Kotarski predstojnik Josip Zulechner, u narodnoj nošnji, pozdravio je goste, a jedna učenica uručila je odsječnom savjetniku Stettinu buket cvijeća. U 16.00 sati održan je u dvorani "Casina" svečani banket za 80 osoba. Prvom zdravicom nazdravio je odsječni savjetnik g. Stettina po protokolu osobno caru. Dalje su izrečene zdravice kr. ug. ministru trgovine, banu, grofu Ladislavu Pejačeviću, Hinku pl. Francisciju, grofu Ivanu Draškoviću, grofu dr. Theodoru Pejačeviću, velikomu županu, podžupanu Chavracu, nadnadzorniku Tolnayu, poduzetniku vitezu Pischofu, "prekodravskoj braći mađarima, uzajamnoj ljubavi i slozi dvajuh bratskih naroda" te konačno tisku. Tijekom trajanja banketa stigao je telegram kr. ug. ministra trgovine Daniela⁵⁶ i državnog tajnika Vöröša upućen koncesionaru Hinku pl. Francisciu, koji je glasio:

"Radi službenih poslova nemogospo žalibože doći k otvorenju vicinalne željeznice Szt. Lorincz-Slatina-Našice, nu naša iskrena patriotska radost i zadovoljstvo prati iz daleka današnji dan, kojega se slavi stavljanje u promet nove željezničke sveze, izvedene između matere zemlje i kraljevinah Hrvatske i Slavonije! Oživotvorenje ovog velikog djela bez dvojbe tvoja je najveća zasluga, koju rado priznajemo, a podjedno dajemo izraza toj želji našoj, da nova željeznička sveza postane nerazorivom svezom političke zajednice i polugom javnog gospodarstvenog razvitka u takovoj mjeri, u kakovoj je tvoj prokušani

⁵⁶ Barun Ernő Dániel bio je kr. ug. ministar trgovine od 15. siječnja 1895. do 26. veljače 1899. Vidi *Révai Nagy Lexikona*, XIII: 262-263.

patriotizam za tim radio. Naš pozdrav tumači kraljevinam Hrvatskoj i Slavoniji. – Ernest Daniel, ministar trgovine; Ladislav Vöröš, državni tajnik.”

Na taj pozdrav uz oduševljenje prisutnih odgovorio je Hinko pl. Francisci kr. ug. ministru trgovine brzojavom sljedećeg sadržaja:

“Preuzvišeni gospodine! Neznam kojim bi načinom dao izraza na još neizmjerneju tuži, što prigodom otvorenja Lorincz-našičke željeznice nemožemo u našoj sredini vidjeti Tvoju preuzvišenost i Tvoga revnoga suradnika. Pučanstvo ovoga kraja je kod današnjeg otvorenja svetčanim i oduševljenim načinom dalo izražaja svojem nepokolebivomu čuvstvu prema svojim glavarom i prisutnom zastupniku zajedničke vlade, veseleći se novoj svezi sa posestrinom zemljom Ugarskom, i želeć, da Bog dao, da državna sveza među posestrinama zemljama cvala i napredovala. Zahvaljujuć se dakle naročito ja, a s menom svi danas na okupu nalazeći se, na odlikujućem pozdravu Tvoje preuzvišenosti, zahvaljujemo se cijeloj ugarskoj vladi, a u prvom redu Tebi, da ste osigurali, da se ova željeznica otvori i da se njom dobrobit ovog naroda unapređuje. Živila ugarska zajednička vlada, živio ministar trgovine Daniel, živio državni tajnik Vöröš.”

U 17.00 sati odvezli su se gosti posebnim vlakom iz Našica.⁵⁷

Nakon što je pruga izgrađena, službena mađarska željeznička statistika za Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Szt. Lörincz-Slatina-Našice daje sljedeće relevantne podatke: pruga Szt. Lörincz-Slatina-Našice otvorena za promet: 1895. godine, duljina pruge: 91 km, maksimalan uspon na pruzi: 7‰, najmanji polumjer: 300 m, normalna širina tjemena željeznice u razini donje gradnje, tj. u visini donje površine šljunčanog sloja (širina gornje gradnje): 4 m, težina tračnica (šina): 23,6 kg po tekućem metru, pritisak osovina: 5.000 kg, broj postaja: 12.⁵⁸

Dana 11. studenoga 1898. održana je skupština Virovitičke županije. Jedna od točaka dnevnoga reda bila je i molba Dioničarskog društva vicinalne željeznice Szt. Lörincz-Slatina-Našice za potpis temeljnih dionica, i to 150 komada po 100 forinti, u svrhu da se omogući građenje pretovarišta kod Noskovaca na Dravi. S obzirom na to da je navedeno društvo uvidjelo, s jedne strane, da promet sa sirovinama ne kreće dalje od Noskovaca, već da tu prelazi Dravu na vodeni put, koji je u pogledu sirovina bio jeftiniji od željezničkog, a s druge strane, da kroz to dolazi veći promet sa sirovinama na ovu željezničku prugu do Noskovaca, zaključilo je da udovolji potrebi te da

⁵⁷ NN, br. 297 (27. prosinca 1895.). Izvješće Virovitičke županije potvrđuje da je tijekom godine 1895. vicinalna željeznica St. Lörincz-Slatina-Našice predana prometu. Vidi *X. izvješće Upravnoga odbora Županije virovitičke*, 187.

⁵⁸ HR-HDA-757, II. Kivonat a magyar szent korona országaiban megépült, valamint építés alatt álló helyi érdekű vasutak engedélykirataiból, 16-17, kut. br. 3.

sagradi pretovarište kod Noskovaca na Dravi. Kako je Virovitička županija za svoje ceste djelomice nabavljala kamen istom željeznicom iz Bükkösda te kako bi se i onaj kamen koji se tada dobavljao drugim putem iz Harkanya i Villanya mogao nabavljati iz Bükkösda, to je društvo zaključilo da je i Virovitička županija kod gradnje toga pretovarišta neposredno zainteresirana te da u svrhu pripomoći toj gradnji nabavi temeljnih dionica za 15.000 forinti. Po mišljenju tehničkih izvjestitelja Kr. županijske oblasti i Kr. kotarske osječke oblasti, nabava kamena predloženim putem za Virovitičku županiju ne bi bila jeftinija nego što je bila nabava dotadašnjim putem, a uz to je i $\frac{3}{4}$ otkupa javnih radnja Virovitičke županije bilo preopterećeno raznim izdacima. S obzirom na navedeno, Administrativno-financijski odbor županijske skupštine zaključio je da se županijskoj skupštini predloži da se molba odbije. Skupština je na to obrazloženje kr. podžupana odbila molbu.⁵⁹

Virovitička županija iste godine izvješćuje da se na njenom području nalaze u gradnji uskotračne željeznice, i to: vicinalna Belišće-Prandanovci s priključkom na Slavonsku vicinalnu željeznicu i na onu Osijek-Našice; zatim obrtne željeznice na konjsku snagu: od Čaglina do Granica, zatim iz općinske šume u Miklešu prema vicinalnoj željeznici Szt. Lörincz-Slatina-Našice, te jedna na području općine Nova Bukovica-Slatina prema istoj vicinalnoj željeznici.⁶⁰

Dodatak k dozvolnoj izpravi za vicinalnu parovoznu željeznicu Szent Lörincz-Slatina-Našice izdao je 27. rujna 1900. Sándor Hegedüs, kr. ug. ministar trgovine.⁶¹ Navedenim dodatkom, Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Szent Lörincz-Slatina-Našice dobilo je dozvolu i preuzelo obvezu da će duž pruge Szent Lörincz-Slatina, u području općine Čadavica, na desnoj obali Drave sagraditi željezničku i brodarsku pretovarnu postaju pod nazivom Noskovci-dravska obala i da će izlazom između profila 358/60 iste pruge do spomenute željezničke i brodarske pretovarne postaje oživotvoriti vodeću spojnu sporednu prugu te da će postaju, kao i sporednu prugu, dok traje dozvola držati

⁵⁹ XIII. izvješće Upravnoga odbora Županije virovitičke i kr. podžupana iste županije ob uredovnom djelovanju pomenutoga odbora Kr. županijske oblasti u Osieku i područnih joj kr. kot. oblasti za vrijeme od 1. siječnja do 31. prosinca 1898. (Osijek, 1899), 68.

⁶⁰ Isto, 185. Tijekom 1899. dovršena je i u promet stavljena uskotračna vicinalna željeznica Belišće-Prandanovci; zatim je dovršena i u promet stavljena obrtna uskotračna parovozna željeznica od Čaglina do Granice; napokon su dovršene i u promet stavljene uskotračne obrtne željeznice na konjsku snagu iz općinske šume u Miklešu prema vicinalnoj željeznici Szt. Lörincz-Slatina-Našice, iz vlastelinskih šuma u području općine Nova Bukovica i Slatina prema istoj vicinalnoj željeznici, i iz vlastelinskih šuma kod Podgorača do postaje Koška na vicinalnoj željeznici Osijek-Našice. Vidi XIV. izvješće Upravnoga odbora Županije virovitičke i kr. podžupana iste županije ob uredovnom djelovanju pomenutoga odbora Kr. županijske oblasti u Osieku i područnih joj kr. kot. oblasti za vrijeme od 1. siječnja do 31. prosinca 1899. (Osijek, 1900), 200.

⁶¹ Sándor Hegedüs bio je kr. ug. ministar trgovine od 26. veljače 1899. do 4. ožujka 1902. Vidi Révai Nagy Lexikona, XIII: 262-263.

neprekidno u prometu. Sporedna pruga, koja je trebala voditi k željezničkoj i brodarskoj pretovarnoj postaji Noskovci-dravska obala, imala se tako sagraditi da vlakovi na njoj mogu voziti najvećom brzinom od 15 km/h. Zavoji na otvorenoj pruzi nisu smjeli imati manji polumjer od 170 metara. Trajanje koncesije određeno je do 21. srpnja 1984. Trošak sveukupne gradnje, zajedno sa sumom iz koncesijske isprave za prugu Szent Lőrincz-Slatina-Našice, ustanovljen je s 8.164.000 kruna. Koncesionar je bio dužan, prije izdanja navedenog dodatka, položiti kod Kr. ug. središnje državne blagajne jamčevinu od 10.000 kruna.⁶²

Kao što je već ranije rečeno, sporedna pruga Noskovci-dravska obala otvorena je za promet 9. srpnja 1901.⁶³

Prema *Statističkom godišnjaku zemalja ugarske krune*, godine 1905. sveukupna građevna duljina vicinalne željeznice Szt. Lőrincz-Slatina-Našice iznosila je 93,9 km. Upotrijebljena uložna glavnicica iznosila je 9.928.000 kruna. Na pruzi je bilo 13 postaja i 2 stanice.⁶⁴

Iste godine, prema *Statističkom godišnjaku Kraljevina Hrvatske i Slavonije*, vicinalna željeznica Szt. Lőrincz-Slatina-Našice raspolagala je prugama Szent Lőrincz-Našice i Noskovci-dravska obala. Na prostoru Kraljevina Hrvatske i Slavonije, pruga Szent Lőrincz-Našice imala je 57,723 km građevne duljine s 10 postaja. Pruga Noskovci-dravska obala imala je 1,290 km građevne duljine s 1 postajom. Sveukupno je, dakle, na prostoru Kraljevina Hrvatske i Slavonije, vicinalna željeznica Szt. Lőrincz-Slatina-Našice imala 59,013 km građevne duljine s 11 postaja.⁶⁵

3.2. Upravna tijela Dioničarskog društva vicinalne željeznice Szt. Lőrincz-Slatina-Našice

U ovom poglavlju navedeni su, kao primjer, članovi uprave Dioničarskog društva vicinalne željeznice Szt. Lőrincz-Slatina-Našice za 1897., 1899., 1905., 1909. i 1913.

⁶² *Sbornik zakonah i naredabah valjanih za Kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, godina 1900.* (Zagreb, 1900), br. 90: 703-706.

⁶³ *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1904.*, XXXVII, Band II (Wien, 1903), 995; *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1907.*, XL, Band II (Wien, 1906), 1155; *Compass Finanzielles Jahrbuch Tschechoslovakei-Jugoslaviens, 1922.*, LV, Band II (Wien, 1922), 1405.

⁶⁴ *Statistički godišnjak zemalja ugarske krune, 1905.* (Budimpešta, 1907), 240.

⁶⁵ *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1905.*, I (Zagreb, 1913), 653. Statistički podaci Kr. zemaljskog statističkog ureda u Zagrebu donekle se razlikuju od statističkih podataka koje je objavio Kr. ugarski statistički ured u Budimpešti.

Na dan 31. prosinca 1897. sjedište društva nalazilo se u Budimpešti, VII. Dohány-utcza 3. Ravnateljstvo društva u Budimpešti bilo je sljedeće: Heinrich Francisci (predsjednik), Eduard Gross (potpredsjednik) te članovi Levin Chavrak,⁶⁶ Aladár Ehrenhöfer, Samu Horner, grof Ivan Drašković, László Nagy, Róbert Stockert, Miksa Löwenthal, dr. Cohn Mayer, Hugo Sax, J. Schmidt, Alfréd Pischof i dr. Béla L. Popovics. Članovi nadzornog odbora bili su dr. Hugo Tauber, Miksa Schiller i Izidor Leitner.⁶⁷

Na dan 31. prosinca 1899. sjedište društva nalazilo se u Budimpešti, Dohány-utcza 3. Ravnateljstvo društva u Budimpešti bilo je sljedeće: Heinrich Francisci (predsjednik), Eduard Gross (potpredsjednik) te članovi Levin Chavrak, Aladár Ehrenhöfer, Samu Horner, grof Ivan Drašković, László Nagy, Róbert Stockert, Miksa Löwenthal, J. Schmidt, Alfréd Pischof, dr. Béla L. Popovics i N. Hansemann. Članovi nadzornog odbora bili su Ferencz Réthy, Miksa Schiller i Izidor Leitner.⁶⁸

Na dan 31. prosinca 1905. sjedište društva bilo je u Budimpešti, IV. Egyetemter 5. Ravnateljstvo društva bilo je sljedeće: Baurat Eduard Gross (potpredsjednik) te članovi Georg Augustin, Aladár Ehrenhöfer, Ernő Beck, Vaso Đurđević, Zvonimir Žepić, Samu Horner ml., Kamilo Koszits, grof Ivan Drašković, Alfred vitez von Pischof, dr. Béla L. Popovics, J. Schmidt, Róbert von Stockert i Ludwig Müller. Mjesto predsjednika bilo je slobodno.⁶⁹

Na dan 31. prosinca 1909. sjedište društva bilo je u Budimpešti, IX. Lónyay-utcza 49. Ravnateljstvo društva bilo je sljedeće: Aladár Ehrenhöfer, Vaso Đurđević, Alfréd Grote, Gyula Beck, dr. László Mészöly, Henrik Fischer, István Kenfely, Alfréd Pischof, Gedeon Tolnay, Ernő Schwarz, Sándor Eibenschütz, dr. Viktor Szilágyi, György Augusztin i Kamilo Koszits. Članovi nadzornog odbora bili su Ferencz Réthy, Miksa Schiller i Oszkár Sárváry.⁷⁰

S obzirom na doprinose županija, gradova i imovnih općina, zasluge pojedina, kao i temeljem dobrovoljnog biranja po glavnoj skupštini, u ravnateljstvima vicinalnih željeznica nalazili su se i domaći ljudi. Tako su se npr.

⁶⁶ U službenim shematizmima Levin Chavrak pogrešno se navodi kao Levin Chavrek.

⁶⁷ *Mihók'scher Ungarischer Compass, 1898./9., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Theil: Genossenschaft, Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staat und Städte, XXVI-ter Jahrgang (Budapest, 1899), 477.* U svim onodobnim službenim shematizmima, sva imena i prezimena, bez obzira na etničko podrijetlo su mađarizirana, te su napisana u skladu s mađarskom jezično-pravopisnom normom.

⁶⁸ *Mihók'scher Ungarischer Compass, 1900./1901., II. Theil: 433.* Također, vidi i: *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn 1901., 1236.*

⁶⁹ *Compass Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, 1907., Band II: 1154-1155.*

⁷⁰ *Mihók'scher Ungarischer Compass, 1910.-1911., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Theil: Genossenschaften, Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats und Städte-Finazen, XXXVIII. Jahrgang (Budapest, 1911), 928.*

godine 1909. kod vicinalne željeznice Szent Lőrincz-Slatina-Našice u ravnateljstvu nalazili Augustin (Augusztin) i Kenfelj (Kenfely).⁷¹

Na dan 31. prosinca 1913. sjedište društva bilo je u Budimpešti, IX. Lónyay-utcza 49. Ravnateljstvo društva bilo je sljedeće: Aladár Ehrenhöfer, Vaso Đurđević, dr. Gusztáv Brunner, dr. László Mészöly, Henrik Fischer, László Lábas, Alfréd Pischof, Gedeon Tolnay, Pál Leroff, Kamilló Stráner, István Tolnay, dr. Zoltán Urbánovich, dr. Viktor Szilágyi, dr. Zoltán Okolicsányi i Ferencz Stenge. Članovi nadzornog odbora bili su Ferencz Réthy, Gyula Németh i Oszkár Sárváry.⁷²

Iz gore navedenog razvidno je da su, osim domaćih ljudi, članovi uprave bili i Mađari. To nam govori da je, osim domaćeg, u ovu željeznicu bio uložen i mađarski kapital. To je i razumljivo jer je pruga povezivala mađarski s hrvatsko-slavonskim teritorijem te je postojao obostrani financijski interes za eksploatacijom navedene željeznice. Također, od ne manje važnosti za sastav uprave dioničkih društava bila je i činjenica da je strogo centralizirana vlast nad svim segmentima željezničkog poslovanja bila koncentrirana u Kr. ug. ministarstvu trgovine sa sjedištem u Budimpešti. Osim toga, u Budimpešti su imali svoja sjedišta i većina dioničkih društava vicinalnih željeznica na prostoru Kraljevina Hrvatske i Slavonije, kao i sva ostala državna tijela i financijske ustanove nadležne za poslovanje tih društava.

3.3. Upravno i poslovodno osoblje na hrvatsko-slavonskim postajama vicinalne željeznice Szt. Lőrincz-Slatina-Našice

U ovom poglavlju navedeno je, kao primjer, upravno i poslovodno osoblje na hrvatsko-slavonskim postajama vicinalne željeznice Szt. Lőrincz-Slatina-Našice za 1899. i 1918. godinu.

Godine 1899. organizacija na prugama vicinalne željeznice Baranya-Szt. Lőrincz-Našice, koje su se nalazile na području Kraljevine Hrvatske i Slavonije, a tada su potpadale pod nadležnost Prometne uprave Kr. ug. državnih željeznica u Zagrebu, izgledala je ovako:⁷³

⁷¹ HR-HDA-78. Zemaljska vlada (Hrvatsko-slavonsko-dalmatinska zemaljska vlada). Predsjedništvo-Zagreb (1869-1921), sv. 6-14, ur. br. 914/1909., kut. br. 786.

⁷² *Ungarischer Compass 1914.-1915., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Teil: Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats- u. Städte-Finanzen, XLII. Jahrgang* (Budapest, 1915), 1091.

⁷³ *Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1899.* (Zagreb, 1899), 434-446. Također, vidi i: Branko Vujasinović, *Upravno i poslovodno osoblje na željeznicama u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji do 1918.* (Zagreb, 2007), 125-132. U službenim shematizmima nadležnost zagrebačke Poslovne uprave nad prugom Baranya-Szt. Lőrincz-Našice prati se do 1914. godine. Već 1915. spominje se da je navedena pruga u nadležnosti Prometne uprave u Pečuhu. Vidi *Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika Kra-*

Postaje: Noskovci (Andrija Kovač, upravitelj postaje), Medinci Šenkovac (Franjo Kalcsok, upravitelj postaje), Bukovica (Josip Roleizek, upravitelj postaje), Mikleuš (Kajetan Groda, glavar postaje), Orahovica (Mihajlo Ligner, upravitelj postaje), Feričanci (Petar Kapisinszky, upravitelj postaje), Sušine Đurđenovac (Dragutin Hecht, upravitelj postaje).

U službenom shematizmu postaja Našice navodi se kao sastavni dio pruge Osijek-Našice-Nova Kapela-Batrina. Potpadala je u nadležnost Prometne uprave u Segedinu (Szeged). Glavar postaje bio je Danilo Schwitzer, a obrtni dnevničar Franjo Jeck. Postaja Slatina navodi se kao sastavni dio pruge Terezovac (Suhopolje)-Slatina. Potpadala je pod nadležnost Ces. i kr. povelj. društva južne željeznice. Upravitelj postaje bio je Ivan Horvath.

Nakon što je osnovana Prometna uprava Kr. ug. državnih željeznica u Peču (Pécs),⁷⁴ pruge vicinalne željeznice Szt. Lőrincz-Našice potpale su pod

ljevinu Hrvatske i Slavonije, 1914. (Zagreb, 1914), 187; Vujasinović, Upravno i poslovodno osoblje na željeznicama u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji do 1918., 305, 323-324.

⁷⁴ Prema zadnjoj razdiobi, koja je stupila u važnost 1. kolovoza 1913., upravljalo je Ravnateljstvo Kr. ugarskih državnih željeznica u Budimpešti svim prugama državnih željeznica (18.580 km) u Ugarskoj i Erdelju i u Hrvatskoj sa Slavonijom. Te su pruge bile razdijeljene na 12 prometnih uprava (kako su ih kod nas zvali). Prometne uprave bile su sljedeće: 1. Budimpeštanska centralna (903,7 km), 2. Budimpeštanska lijevoobalna (1.746,5 km), 3. Szombathely (1.509,8 km), 4. Miskolcz (1.791,6 km), 5. Szeged (1.225,6 km), 6. Debreczen (2.143,4 km), 7. Kolozsvár (1.574,8 km), 8. Arad (1.570,6 km), 9. Zagreb (1.666,7 km), 10. Temesvár (1.415,2 km), 11. Szabadka (1.640,5 km) i 12. Pécs (1.391,2 km). Prometne uprave upravljale su svojim prugama prema općenitim pravilnicima i prema posebnim odredbama Ravnateljstva uz stanoviti vlastiti djelokrug. Da bi nadzor i na udaljenijim prugama ili na prugama s posebnom zadaćom bio neprekidan, bile su i njihove pruge prema potrebi dodijeljene pod prometna predstojništva koja su s manjim djelokrugom upravljala službom (samo prometnom) pod vrhovništvom prometne uprave. Osim toga postojale su u pojedinim potrebnim slučajevima i prometne ispostave (ekspoziture) s još manjim djelokrugom (također samo za nadzor prometne službe). Svaka prometna uprava imala je pet odjeljenja, i to: I. opće, II. za uzdržavanje pruge i za građenje, III. prometno i komercijalno, IV. za vuču (trakciju) i V. računsko. Pod I. odjeljenje spadala je i Zdravstvena služba s pružnim liječnicima, pod II. odjeljenje spadale su inženjerske sekcije sa svojim podređenim organima (nadzirateljima i čuvarima pruge), pod III. odjeljenje spadala je stanična prometna i trgovačka služba (stanice sa skladištima i blagajnama), pod IV. odjeljenje ložionice s podređenim filijalnim ložionicama, a V. odjeljenje vršilo je općenitu računsku službu i nadzor nad financijama. Popravak lokomotiva i kola obavljale su glavne radionice i njima podređene filijalne radionice, koje su spadale direktno pod Ravnateljstvo u Budimpešti. Za opskrbu pojedinih pruga potrošnim materijalom postojala su pružna spremišta, a za pojedina veća mjesta mjesna (lokalna) spremišta. Ako takovo mjesno spremište nije imalo posebnog starješine, nego je stajalo pod upravom kojega drugog mjesnog starješine (npr. predstojnika stanice), onda se ono zvalo filijalnim spremištem. Vidi: HR-HDA 881. Zbirka rukopisa 1301-1955., inv. br. 638, Vilim Filipašić, *Prevrat godine 1918. i željeznice u Hrvatskoj i Slavoniji*, 9-10.

njenu nadležnost. Godine 1918. organizacija na prugama navedene vicinalne željeznice na prostoru Kraljevine Hrvatske i Slavonije izgledala je ovako:⁷⁵

Postaje: Noskovci (Ferencz Kvasztl, glavara postaje), Medinci Senkovic (Mihály Bakarecz, glavara postaje), Bukovica (Alajos Dorner, glavara postaje), Mikleuš (József Sebök, glavara postaje), Čaćinci (Antal Csordás, glavara postaje), Zdenci (Antal Orning, glavara postaje), Feričanci (Henrik Sgajner, glavara postaje), Sušine Đurđenovac (Károly Hecht, glavara postaje).

U službenom shematizmu postaja Našice navodi se kao sastavni dio pruge Osijek-Našice-Nova Kapela-Batrina. Potpadala je također u nadležnost Prometne uprave u Pečuhu. Kontrolor i predstojnik postaje bio je Mihály Bukovinszky, a činovnici Miklos Madjanovics i Károly Pálffy.

3.4. Poslovanje Dioničarskog društva vicinalne željeznice Szt. Lőrincz-Slatina-Našice

Prema objavljenim državnim statističkim podacima, željeznica Szt. Lőrincz-Slatina-Našice imala je u periodu 1895.-1910. sljedeće eksploatacijske pokazatelje:⁷⁶

Godina	Broj prevezanih putnika	Prevaljeni putnički kilometri (pkm) ⁷⁷	Otpremljeno robe (dobara) u tonama	Prevaljeni tonski kilometri (tkm) ⁷⁸
1895.	43.000	747.000	129.000	848.000
1896.	145.000	3.156.000	122.000	3.337.000
1897.	186.000	3.918.000	164.000	5.352.000
1898.	204.000	4.668.000	206.000	6.821.000
1899.	211.000	4.819.000	213.000	7.513.000
1900.	210.000	5.052.000	213.000	7.318.000
1901.	225.000	5.603.000	166.000	5.450.000
1902.	227.000	5.298.000	161.000	5.255.000
1903.	233.000	5.037.000	163.000	5.902.000

⁷⁵ *Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika Kraljevina Hrvatske i Slavonije 1918.* (Zagreb, 1918), 148-150. U navedenom imeniku ne postoje podaci o postaji Slatina. Također, vidi i: Siniša Lajnert, *Ustroj željeznica u Hrvatskoj od Austro-Ugarske do danas* (Zagreb, 2003), 38-39 i Vujasinović, *Upravno i poslovodno osoblje na željeznicama u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji do 1918.*, 368-369.

⁷⁶ *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1905.*, I: 654-655 i *Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1906-1910.*, II (Zagreb, 1917), 479-480.

⁷⁷ Putnički kilometar je mjerna jedinica koja izražava prijevoz jednog putnika na udaljenosti od jednoga kilometra.

⁷⁸ Tonski kilometar, oznaka tkm, mjera koja se upotrebljava u prometu tereta koja pokazuje transportni učinak teretnih vozila. Dobiva se kao umnožak mase prevezenog tereta i prevezenih kilometara. Konkretnije, tonski kilometar jest mjerna jedinica koja izražava prijevoz jedne tone robe na udaljenosti od jednoga kilometra.

Godina	Broj prevezanih putnika	Prevaljeni putnički kilometri (pkm)	Otpremljeno robe (dobara) u tonama	Prevaljeni tonski kilometri (tkm)
1904.	285.000	5.999.000	192.000	6.849.000
1905.	325.000	6.641.000	250.000	8.233.000
1906.	370.000	7.507.000	274.000	8.691.000
1907.	408.000	8.172.000	316.000	10.518.000
1908.	376.000	7.528.000	282.000	7.954.000
1909.	415.000	8.509.000	331.000	9.535.000
1910.	468.000	9.210.000	301.000	9.087.000

Pogledajmo za usporedbu eksploatacijske rezultate nekih drugih dioničarskih društava vicinalnih željeznica na prostoru Kraljevina Hrvatske i Slavonije za 1904. godinu:⁷⁹

Vicinalna željeznica	Broj prevezanih putnika	Prevaljeni putnički kilometri (pkm)	Otpremljeno robe (dobara) u tonama	Prevaljeni tonski kilometri (tkm)
Zagorska (Čakovec-Zagreb)	509.000	13.915.000	192.000	8.554.000
Vinkovci-Brčko	78.000	2.128.000	136.000	4.478.000
Varaždin-Golubovec	106.000	1.749.000	78.000	1.747.000
Slavonska vicinalna željeznica	275.000	7.577.000	280.000	11.648.000
Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs	308.000	6.852.000	130.000	3.461.000
Lonjskopoljska željeznica	220.000	6.179.000	95.000	3.632.000
Ruma-Klenak	79.000	1.511.000	32.000	876.000
Vinkovci-Županja-savska obala	48.000	900.000	29.000	741.000
Prva jugozapadna krajiška mjesna željeznica (Caprag-Vrginmost)	127.000	2.402.000	34.000	1.024.000
Ruma-Vrđnik	13.000	241.000	89.000	1.629.000
Barcs-Pakrac	192.000	5.232.000	209.000	10.468.000
Zagreb-Samobor	151.000	2.140.000	5.000	92.000
Slavonsko-podravska vicinalna željeznica	73.000	2.108.000	303.000	10.158.000

⁷⁹ Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1905., I: 654-655 i Statistički godišnjak Kraljevina Hrvatske i Slavonije, 1906-1910., II: 479-480.

Dionički kapital i dobitak vicinalne željeznice Szt. Lőrincz-Slatina-Našice u periodu 1897-1914. iznosio je:⁸⁰

Datum	Dionička glavnica	Čisti dobitak
31. prosinca 1897.	4.891.000 forinti ⁸¹	107.778 forinti
31. prosinca 1899.	4.891.000 forinti	115.830 forinti
31. prosinca 1901.	9.928.800 kruna ⁸²	275.155 kruna
31. prosinca 1904.	9.928.800 kruna	285.627 kruna
31. prosinca 1905.	9.928.800 kruna	326.140 kruna
31. prosinca 1906.	10.199.200 kruna	361.152 kruna
31. prosinca 1907.	10.199.200 kruna	373.302 kruna
31. prosinca 1908.	10.199.200 kruna	339.856 kruna
31. prosinca 1909.	10.199.200 kruna	378.500 kruna

⁸⁰ Mihók'scher Ungarischer Compass, 1898./9., II. Theil: 477; Mihók'scher Ungarischer Compass, 1900./1901., II. Theil: 433; Mihók'scher Ungarischer Compass, 1902.-1903., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Theil: Assecuranzen, Industrie- und Verkehrs-Unternehmungen, Staat und Städte-Finazen, XXX. (Budapest, 1903), 467-468; Mihók'scher Ungarischer Compass, 1905.-1906., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Theil: Assecuranzen, Industrie- und Verkehrs-Unternehmungen, Staat und Städte-Finazen, XXXIII. (Budapest, 1906), 516; Mihók'scher Ungarischer Compass, 1906.-1907., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Theil: Assecuranzen, Industrie- und Verkehrs-Unternehmungen, Staat und Städte-Finazen, XXXIV. (Budapest, 1907), 567-568; Mihók'scher Ungarischer Compass, 1907.-1908., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Theil: Genossenschaften, Assecuranzen, Industrie u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats- u. Städte-Finazen, XXXV. Jahrgang (Budapest, 1908), 755; Mihók'scher Ungarischer Compass, 1908.-1909., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Theil: Genossenschaften, Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats u. Städte-Finazen, XXXVI. Jahrgang (Budapest, 1909), 816; Mihók'scher Ungarischer Compass, 1909.-1910., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Theil: Genossenschaften, Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats und Städte-Finazen, XXXVII. Jahrgang (Budapest, 1910), 863; Mihók'scher Ungarischer Compass, 1910.-1911., II. Theil: 928; Mihók'scher Ungarischer Compass, 1911.-1912., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Theil: Genossenschaften, Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats-u. Städte-Finazen, XXXIX. Jahrgang (Budapest, 1912), 1015; Ungarischer Compass, 1912.-1913., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Theil: Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats-u. Städte-Finazen, XL. Jubiläums-Jahrgang (Budapest, 1913), 1002; Ungarischer Compass, 1913.-1914., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Theil: Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats-u. Städte-Finazen, XLI. Jahrgang (Budapest, 1914), 1019-1020; Ungarischer Compass 1914.-1915., II. Teil: 1091; Ungarischer Compass, 1915.-1916., Financielles und Commercielles Jahrbuch, II. Theil: Assecuranzen, Industrie- u. Verkehrs-Unternehmungen, Staats-u. Städte-Finazen, XLIII. Jahrgang (Budapest, 1916), 1058-1059.

⁸¹ Dionički kapital od 4.891.000 forinti bio je podijeljen na 14.070 komada temeljnih dionica i 34.840 komada prvenstvenih dionica po 100 forinti. Vidi Mihók'scher Ungarischer Compass, 1898./9., II. Theil: 477.

⁸² Dionički kapital od 9.928.800 kruna bio je podijeljen na 14.287 komada temeljnih dionica i 35.357 komada prvenstvenih dionica po 200 kruna. Vidi Mihók'scher Ungarischer Compass, 1902.-1903., II. Theil: 467.

Datum	Dionička glavica	Čisti dobitak
31. prosinca 1910.	10.199.200 kruna	388.545 kruna
31. prosinca 1911.	10.199.200 kruna	407.931 kruna
31. prosinca 1912.	10.199.200 kruna	460.543 kruna
31. prosinca 1913.	10.199.200 kruna	468.353 kruna
31. prosinca 1914.	10.199.200 kruna	441.193 kruna

Pogledajmo za usporedbu dionički kapital i dobitak nekih drugih dioničarskih društava vicinalnih željeznica na prostoru Kraljevina Hrvatske i Slavonije za 1907. godinu.⁸³

Vicinalna željeznica	Osnivanje društva	Dionička glavica	Čisti dobitak
Čakovec-Zagreb	1885.	12.400.000 kruna	77.364 kruna
Sjedinjene drava-posavske vicinalne željeznice	15. listopada 1906. ⁸⁴	7.368.600 kruna	240.859 kruna
Prva jugozapadna krajiška mjesna željeznica	26. svibnja 1902. ⁸⁵	12.678.200 kruna	175.060 kruna
Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barcs	1893.	9.634.400 kruna	346.238 kruna
Lonjskopoljska željeznica	1896.	9.940.000 kruna	218.693 kruna
Ruma-Klenak	1901.	2.620.400 kruna	67.333 kruna
Slavonska vicinalna željeznica	1892.	13.813.200 kruna	443.884 kruna
Varaždin-Golubovec	1888.	3.580.000 kruna	43.601 kruna
Vinkovci-Brčko	1886.	4.958.800 kruna	168.988 kruna
Zagreb-Samobor	1900.	1.372.600 kruna	13.945 kruna
Slavonsko-podravska željeznica ⁸⁶	1900.	7.120.800 kruna	190.035 kruna

Uspoređujući eksploatacijske i financijske pokazatelje vicinalne željeznice Szt. Lörincz-Slatina-Našice s nekim drugim hrvatsko-slavonskim vicinalnim željeznicama, možemo zaključiti da je po broju prevezenih putnika, otpremljenim teretom, dioničkom glavnicom, a napose čistim dobitkom na-

⁸³ *Mihók'scher Ungarischer Compass, 1908.-1909., II. Theil: 776-826, 838.*

⁸⁴ Društvo je osnovano 15. listopada 1906. spajanjem Dioničarskoga društva mjestne željeznice Vinkovci-Županja-Savska obala (Vinkovce-Županja-Save-Ufer L.-E.-Bahn) i Društva mjestne željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje (Eszék-Djakovár-Vrpoljeer L.-E.-Bahn). Vidi *Compass Finanzielles Jahrbuch Jugoslavien-Ungarn, 1923., LVI., Band III (Wien, 1923), 557.*

⁸⁵ Utemeljenje dioničarskog društva Prve jugo-zapadne krajiške lokalne željeznice, *NN*, br. 122 (30. svibnja 1902.).

⁸⁶ Godine 1907. Dioničarsko društvo slavonsko-podravske željeznice imalo je svoje sjedište u Nagykanizsi, dok su ostala navedena dioničarska društva imala sjedište u Budimpešti.

vedeno dioničarsko društvo bilo među uspješnijim i rentabilnijim vicinalnim željeznicama. Ulaganje u nju u potpunosti se isplatilo.

Budući da je krajem 1918. Austro-Ugarska bila u rasulu, u raspadu je bio i njen željeznički sustav. Raspad toga sustava povratno je pak utjecao na ubrzanje raspada države. Na željezničkim stanicama i po vlakovima događale su se krađe i pljačke, fizički napadi na mađarsko željezničko osoblje, redukcije i obustave prometa, ukinuća vlakova zbog pomanjkanja željezničkog osoblja, zadržavanja tereta, demonstracije te uništavanje mađarskih natpisa i željezničke imovine na stanicama od strane vojnih dezertera (zeleni kadar)⁸⁷ i civila, pucanje po željezničkim stanicama od strane zelenog kadra, traženje mađarskih željezničara od nadležnih tijela pomoći u vojnoj sili da zaštite sebe, svoje obitelji i imovinu, pripreme za odlazak mađarskih željezničara i njihove imovine u Mađarsku, te sam njihov odlazak.⁸⁸ U skladu s navedenim, upravitelj Prometne uprave u Pečuhu, Littke, poslao je 28. listopada 1918. Prometnoj upravi u Zagrebu telegram u kojem ih obavještava da je s tim danom zbog izvanrednih prilika ukinuo sveukupni promet vlakova na nekim slavonskim prugama, i to na prugama Brod-Sunja-Volinja, Batrina-Osijek-Pleternica-Požega i Selje-Našice.⁸⁹

4. Dioničarsko društvo vicinalne željeznice Szt. Lőrincz-Slatina-Našice u Beogradu

Nakon raspada Austro-Ugarske Monarhije, uspostavom Države Slovenaca, Hrvata i Srba (SHS) 29. listopada 1918., željeznice u Hrvatskoj i Slavoniji stavljene su pod upravu i nadzor Većeslava Wildera, povjerenika Narodnog vijeća za željeznice SHS sa sjedištem u Zagrebu. Dana 1. studenoga 1918. Narodno vijeće izdalo je naredbu kojom se sve željeznice kojima je ranije upravljalo Ravnateljstvo Kr. ugarskih državnih željeznica stavljaju pod upravu novoosnovanog "Generalnog ravnateljstva željeznica Države SHS" u Zagrebu. Generalni ravnatelj državnih željeznica SHS bio je Đuro Masirevich. On je ujedno bio i posljednji poslovni (prometni) upravitelj Kraljevskih ugarskih državnih željeznica u Zagrebu, a tu je funkciju preuzeo 15. veljače 1918. Odmah je 2. studenoga 1918. slijedila i naredba⁹⁰ da sva poduzeća koja djeluju na teritoriju Države SHS a imaju sjedišta izvan toga teritorija moraju

⁸⁷ Vojnici koji su još za vrijeme rata odbjegli iz vojske, te su se skrivali po šumama.

⁸⁸ HR-HDA-881, inv. br. 638, Filipašić, *Prevrat godine 1918. i željeznice u Hrvatskoj i Slavoniji*, 17-34.

⁸⁹ *Isto*, 29.

⁹⁰ Dana 2. studenoga 1918. objavljena je Naredba povjerenika Narodnoga vijeća SHS za obrt, trgovinu i industriju, da sva obrtna i industrijska poduzeća na području Hrvatske, Slavonije, Rijeke i Istre moraju u roku od mjesec dana, računajući od dana proglašenja ove naredbe

svoja sjedišta prenijeti na područje Države SHS. To se odnosilo i na sva željeznička dionička društva.⁹¹ Dana 19. studenoga 1918. generalni ravnatelj državnih željeznica SHS objavio je da je Generalno ravnateljstvo državnih željeznica SHS u Zagrebu preuzelo u svoju upravu pruge na tadašnjem području Hrvatske i Slavonije, među kojima su bile i pruge Vicinalne željeznice Szent Lőrincz-Slatina-Našice.⁹² Preciznije rečeno, riječ je o prugama Slatina-Našice (42,9 km) i Slatina-Noskovci drž. granica (16,2 km). One su preuzete od Prometne uprave Kr. ug. državnih željeznica u Pečuhu. Istovremeno je Prometna uprava u Pečuhu preuzela one mađarske pruge koje su prije spadale pod zagrebačku Prometnu upravu.⁹³ Osim toga je bivša uprava Kr. ug. državnih željeznica podržavala na području Hrvatske i Slavonije i neke pučke (osnovne) škole, među kojima je bila i ona u Našicama.⁹⁴ Pred kraj 1918. godine željeznice su u većoj mjeri služile za vojničke svrhe, za opskrbu pučanstva, kao i za to da se ne prekine gospodarsko poslovanje. Obustavljeni su svi transporti koji nisu bezuvjetno bili potrebni, da se uzmogne dopreмати ugljen za kućnu uporabu, kao i za industriju, industrijski materijal, a naročito živežne namirnice. Veliku poteškoću predstavljao je i manjak radne snage uzrokovan naglim odlaskom radnika mađarske nacionalnosti, koji je hitno trebalo popuniti.⁹⁵ U tome kontekstu, upravitelj Prometne uprave u Pečuhu, Littke, poslao je 31. listopada 1918. telegram Đuri Masirevichu u kojem ga obavještava da

u *Narodnim novinama*, prenijeti svoja sjedišta u područje tih zemalja. Vidi *Zbornik zakona i naredaba valjanih za Hrvatsku i Slavoniju, godina 1918.* (Zagreb, 1919), br. 132: 548.

⁹¹ Naredbom povjerenika Narodnoga vijeća SHS za obrt, trgovinu i industriju o prijenosu željezničkih i brodarskih poduzeća od 19. studenoga 1918. precizirano je da se pod navedenim poduzećima podrazumijevaju i željeznička poduzeća. Rok za prijenos sjedišta poduzeća određen je do konca prosinca 1918. Za slučaj da poduzeća nisu podnijela prijavu u određenom roku ili nisu zamolila povjerenika za produženje roka za prevođenje, ili da u navedenom roku nisu obavili prevođenje, stavljena su pod prisilnu upravu i imenovan im je sekvestar. Vidi *Zbornik zakona i naredaba valjanih za Hrvatsku i Slavoniju, godina 1918.* (Zagreb, 1919), br. 134: 552-553.

⁹² Siniša Lajnert, "Kratki pregled rada Generalnoga ravnateljstva državnih željeznica SHS (1918)", *Arhivski vjesnik* 47 (2004), 159-166.

⁹³ U tome kontekstu, upravitelj Prometne uprave u Pečuhu, Littke, poslao je 31. listopada 1918. telegram Prometnoj upravi u Zagrebu u kojem ih, pozivajući se na brzojav Ravnateljstva Kr. ug. državnih željeznica broj 17.034 od 30. listopada, obavještava da je s 31. listopada preuzeo pruge koje su se nalazile na mađarskom teritoriju, a dotada su spadale pod upravu zagrebačke Prometne uprave. Bile su to sljedeće pruge: Kelenföld-Gyékényes-dravski most, Kaposvár-Siófok, Kaposvár-Fonyód, Kaposvár-Szigetvár, Kaposvár-Barcs, Somogyszobb-Balaton Szentgyörgy. O tome je obavijestio i nadležna predstojništva. Također, zamolio je zagrebačku Prometnu upravu da u svrhu dogovora o potankostima odredi nadležne osobe, te datum kada bi došli u Pečuh na razgovore. Vidi: HR-HDA-881, inv. br. 638, Filipašić, *Prevrat godine 1918. i željeznice u Hrvatskoj i Slavoniji*, 52.

⁹⁴ *Isto*, 12-14.

⁹⁵ Lajnert, "Kratki pregled", 159-166.

u principu pristaje na to da mu prepusti osoblje hrvatske i srpske narodnosti koje je dodijeljeno na službovanje na prugama Prometne uprave u Pečuhu, a ukoliko se na hrvatskim prugama zaostalo osoblje mađarske narodnosti željelo vratiti i ako Masirevich osigura nesmetanu otpremu njihovih porodica i imutka, Littke je bio pripravan izmijeniti osoblje uz poduzimanje istih mjera.⁹⁶ Prema telefonskim vijestima i bilješkama Generalne kancelarije Narodnog vijeća, grof Ivan Drašković je iz mjesta Sellye javio da zeleni kader zajedno s *ruljom* pljačka i pali u Slatini i okolici. Prema njegovom mišljenju, ako se red žurno ne uspostavi, katastrofa za narodno gospodarstvo bit će neizbježna, jer bi gospodarske zalihe bile uništene. Domaći gospodarski činovnici bili su u životnoj opasnosti, dok su mađarski bježali.⁹⁷ Interesantan je i telegram koji je Mađarski željezničarski sindikat iz Ravnateljstva mađarskih državnih željeznica u Budimpešti poslao 2. studenoga 1918. Đuri Masirevichu: "U ime čovjekoljublja molimo Vas, da izdate sve odredbe, da se spase mađarski željezničari i njihove obitelji, koje su u Hrvatskoj. Molimo da ovoj našoj molbi budete tumačem i kod hrvatskoga Narodnog vijeća."⁹⁸ Nadkontrolor Vilim Filipašić, koji je bio delegiran kod Ravnateljstva mađarskih državnih željeznica u Budimpešti kao zastupnik SHS željeznica, izvijestilo je 22. studenoga 1918. Generalno ravnateljstvo državnih željeznica u Zagrebu da se kod budimpeštanskog Ravnateljstva prijavljuje mnogo željezničara koji su se vratili iz vojske, a prije polaska u vojsku radili su na hrvatskim prugama. Najvećim dijelom željeli su ostati u Mađarskoj te su tamo dobivali službeni raspored. Filipašić je zamolio uputstva što da se poduzme u vezi s onima koji su željeli raditi u Hrvatskoj, hoće li dobiti svoje nekadašnje službene rasporede, te gdje da se u tome slučaju prijave.⁹⁹ Već 23. studenoga 1918. Generalno ravnateljstvo odgovorilo je Filipašiću da službenike koji su željeli raditi na teritoriju SHS uputi da se prijave kod zagrebačkog Generalnog ravnateljstva, gdje će se odrediti njihova službena mjesta.¹⁰⁰

Dana 16. studenoga 1918. sklopljen je sporazum između željeznica MAV¹⁰¹ i SHS temeljem kojeg su obje vlade bile dužne na granici propustiti sav pokretni imetak i sve nabavljene živežne namirnice uzajamno premještenih službenika, i to tako da se pregled vršio isključivo na graničnoj stanici. Nakon toga sporazuma SHS vlasti propuštale su bez ograničenja svu pokretnu

⁹⁶ HR-HDA-881, inv. br. 638, Filipašić, *Prevrat godine 1918. i željeznice u Hrvatskoj i Slavoniji*, 54-55.

⁹⁷ *Isto*, 58. Sačuvane telefonske vijesti i bilješke su bez oznake datuma, no nađene su u svežnju telegrama od 31. listopada 1918.

⁹⁸ *Isto*, 75.

⁹⁹ *Isto*, 134-135.

¹⁰⁰ *Isto*, 134-135.

¹⁰¹ MAV – Magyar Államvasutak / Mađarske državne željeznice.

imovinu i sve živežne namirnice svih željezničara koji su se selili ili protiv sporazuma bježali u Mađarsku, te su dapače uz propisno ispostavljenu uputnicu propuštali i njihove domaće životinje, dok se na granici nije održavao nikakav pregled. S druge strane, vagoni željezničara premještenih iz Mađarske u Hrvatsku zadržavani su i pregledavani u Đekenješu (Gyékényes) i na drugim graničnim stanicama od mađarske strane, te se sve što je bilo više od dvomjesečne potrebe, dapače i odijelo, zapljenjivalo. Zbog toga je Marko Petrović, SHS poslanik, 27. studenoga 1918. intervenirao kod mađarskog Ministarstva vanjskih poslova, ali do 30. studenoga nije dobio nikakav odgovor. Toga dana je Vilim Filipašić na Vijeću svih direktora ug. državnih željeznica u Budimpešti pročitao izjavu kojom je najavio da je hrvatsko Narodno vijeće 29. studenoga zaustavilo vagonne svih mađarskih željezničara koji su selili u Mađarsku, te da će ih otpremati tek onda kada mu se u preciznoj formi stavi na znanje koliko i kakvu pokretnu imovinu odnosno živežne namirnice propušta mađarska vlada, pa bi onda i svoj postupak usuglasili prema tome. Zamolio je Vijeće svih direktora da ovu informaciju prime na znanje te da, u skladu s time, sa svoje strane izdaju eventualne odredbe.¹⁰² Reakcija je bila izuzetno brza. Tako je već 1. prosinca, na sam dan stvaranja Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca (SHS), Vilim Filipašić iz Budimpešte informirao Generalno ravnateljstvo državnih željeznica u Zagrebu da je 30. studenoga mađarsko Ministarstvo za prehranu uputilo sva pogranična redarstva uz granicu Hrvatske i Slavonije da se pokretnine željezničara SHS narodnosti, koji su se iz Mađarske selili kući, računajući tu i domaće životinje, živežne namirnice, piće i plodine, otpremaju na temelju uputnice besplatno, ako je predstojnik dotične jedinice na tovarnom listu potvrdio da se doista radilo o preseljenju i ako je naveo predmete koji su se izvozili. Ovakve pošiljke nisu se smjele na pograničnim stanicama nipošto zaustavljati niti pregledavati. U skladu s time, Filipašić je zamolio zagrebačko Generalno ravnateljstvo da se zaustavljeni vagoni s teritorija SHS opet pokrenu.¹⁰³ Spomenimo još, kao primjer ove duboke problematike, da je Filipašić 4. prosinca zagrebačkom Generalnom ravnateljstvu prenio pritužbe velikog broja željezničara Mađara, koji su se iz Hrvatske vraćali u Mađarsku, da njihove pokretnine često zapnu na hrvatskim graničnim stanicama ili na stanicama koje su bile u blizini granice, pa su bili primorani ili ih ondje ostaviti i izložiti opasnosti da se izgube ili ostati ondje uz njih kroz nekoliko dana da ih čuvaju. Ravnateljstvo Mađarskih državnih željeznica zamolilo je da se izdaju odredbe za brzu otpremu tih pokretnina.¹⁰⁴

¹⁰² HR-HDA-881, inv. br. 638, Filipašić, *Prevrat godine 1918. i željeznice u Hrvatskoj i Slavoniji*, 140-141.

¹⁰³ *Isto*, 144.

¹⁰⁴ *Isto*, 147.

U prosincu 1918. utemeljena je Direkcija državnih željeznica u Zagrebu, pod čiju su upravu došle sve željeznice na teritoriju Hrvatske, Slavonije i Dalmacije, kao i željeznička pruga Banja Luka-Dobrljin¹⁰⁵ na teritoriju Bosne. U pogledu službeničkog kadra, o kojem je izuzetno mnogo ovisilo održavanje urednog prometa i njegova racionalna eksploatacija, željeznice Kraljevine SHS u prvo vrijeme po ujedinjenju jako su oskudijevale. Željeznice u krajevima koji su potpadali pod Austro-Ugarsku Monarhiju, upravljane direktno iz Budimpešte i Beča, odakle se vodila personalna politika, imale su cijeli rukovodeći kadar i veći dio činovnika i podčinovnika mađarske i njemačke narodnosti. Nakon sloma Austro-Ugarske Monarhije i povlačenja njezinih vlasti s ovih teritorija napustio je odmah Kraljevinu SHS i veliki broj željezničkih službenika Austrijanaca i Mađara, kao i Čeha, Poljaka i ostalih. Međutim, i oni koji su ostali morali su većim dijelom u roku od nekoliko mjeseci biti repatriirani¹⁰⁶ u svoje zemlje, jer su se, prema mišljenju tadašnjih vlasti, pokazali kao nepodesni i nesposobni za službu u novoj državi.¹⁰⁷

Nakon 1918. pruga više nije imala spoj s Mađarskom, odnosno nije išla do stanice Baranya Szt. Lőrincz.¹⁰⁸

U Kraljevini SHS/Jugoslaviji dio pruge vicinalne željeznice Szent Lőrincz-Slatina-Našice, i to Našice-Noskovci-granica i Noskovci-dravska obala bio je u eksploataciji Direkcije državnih željeznica u Zagrebu.¹⁰⁹

¹⁰⁵ Interesantno je spomenuti da je Mavro (Moritz) Merz, otac hrvatskog blaženika Ivana Merza, neko vrijeme bio šef stanice Banja Luka. Od 1. studenoga 1918. do 8. siječnja 1919. bio je prometni upravitelj (direktor) željeznice Banja Luka-Dobrljin. Mavro Merz rođen je 21. veljače 1868. u Plzenu u Čehoslovačkoj. Služio je kao aktivni oficir od 6. lipnja 1886. do 1. ožujka 1895., kojim je danom stupio u željezničku službu. Godine 1915. imenovan je satnikom u rezervi. Zakletvu za rad u Direkciji Zagreb Željeznica Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca i vjernosti kralju Aleksandru I. Karađorđeviću položio je 20. kolovoza 1921. Umirovljen je rješenjem Direkcije državnih željeznica u Zagrebu br. 331/pres. od 3. prosinca 1924. (po kraljevom ukazu od 28. studenoga 1924.) s danom 31. prosinca 1924. kao šef Odsjeka IV/3 u Kontroli prihoda Zagreb. Njegov sin, hrvatski blaženik Ivan Merz, rođen je 16. prosinca 1896. u Banja Luci. Vidi: HŽ Infrastruktura d.o.o. Zagreb, Personalni dosje Mavra (Moritza) Merza.

¹⁰⁶ Repatrijacija (lat. re³...+ patria – domovina) povratak ratnih zarobljenika, građanskih zarobljenika, bjegunaca, raseljenih osoba, iseljenika i sl. u domovinu. Vidi: Klaić, *Rječnik*, 1154.

¹⁰⁷ Siniša Lajnert, "Ustroj Direkcije Jugoslavenskih državnih željeznica Zagreb (1918.-1941.)", *Arhivski vjesnik* 60 (2017), 191-192.

¹⁰⁸ Gorničić-Brdovački, *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine*, 191-192.

¹⁰⁹ *Almanah Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, 1921.-1922., svezak I., dio I., II., III.*, ur. Viktor Manakin (Zagreb), 220-232, II.-5; *Almanah Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, 1924.-1925., svezak 2., dio IV. i V.*, ur. Viktor Manakin (Zagreb), 60-62 – 2. sv; *Almanah Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, 1927.-1928., svezak III., dio 7, 8, 9*, ur. Viktor Manakin (Zagreb), 178-180-VII; *Statistika Jugoslavenskih željeznica za godinu 1933. sa uporednim podacima za godinu 1932.* (Subotica, 1934), 3-8.

U cilju obeštećenja za povrede nanijete ratom, Kraljevina SHS/Jugoslavija je društva koja su pripadala podanicima *neprijateljskih država*¹¹⁰ stavila pod osobiti nadzor i sekvestar.¹¹¹ Vicinalnim željeznicama koje su stajale pod sekvestrom upravljao je Upravni odbor vicinalnih željeznica u Zagrebu (Trg I. broj 19). Za sve štete koje su prouzročile vicinalne željeznice pod sekvestrom trebalo se obratiti na navedeni upravni odbor koji ih je zastupao.¹¹² Konkretnije, Upravnom odboru vicinalnih željeznica u Zagrebu povjerena je, rješenjem ministra pravde od 24. rujna 1920. br. 5.827, uprava više sekvestriranih vicinalnih željeznica. Odbor se sastojao od pet osoba (državnih službenika) te je imao dužnost brinuti se da poduzeće pod sekvestrom racionalno upravlja imovinom, a prihodi da se šalju Upravi fondova. Ovim sekvestriranim vicinalnim željeznicama nisu upravljala poduzeća, već državne željeznice, a dionička društva čija su imovina bile ove vicinalne željeznice od ujedinjenja u Kraljevstvo SHS prekinuli su svaku vezu, jer su se nalazila u inozemstvu. Ovaj upravni odbor, prema tome, nije vodio nikakve knjige dionica, iz kojih bi mogao podnijeti izvode o veličini viškova, te platiti taksu na dionički kapital dioničkog društva u inozemstvu.¹¹³ Pod sekvestrom i upravom ovoga odbora nalazilo se 14 vicinalnih željeznica,¹¹⁴ među kojima je bila i vicinalna željeznica Szt. Lörincz-Slatina-Našice.¹¹⁵

U vezi s preuzimanjem četiriju vicinalnih željeznica (Szt. Lörincz-Slatina-Našice, Križevci-Bjelovar-Virovitca-Barcs, Barcs-Pakrac i Slavonske vici-

¹¹⁰ Temeljem *Pravilnika za izvršenje Uredbe o imovini neprijateljskih podanika* od 26. lipnja 1920., pod neprijateljskim podanicima smatrani su podanici Austrije, Mađarske, Njemačke, Turske i Bugarske. Pod dobrima, pravima i interesima neprijateljskih podanika koji su se morali prijaviti smatrala se sva pokretna i nepokretna imovina. Kao podanici neprijateljskih država nisu se smatrali podanici novoustrojenih država Čehoslovačke i Poljske, kao ni oni koji su po ugovorima o miru postali punopravni podanici Kraljevstva SHS, Francuske, Engleske, Italije, Rumunjske i Grčke. Vidi *NN*, br. 178 (7. kolovoza 1920.).

¹¹¹ Sekvestar (eng. *sequester*; njem. *Sequester*; franc. *séquestre*), imovina ili dio imovine određene fizičke ili pravne osobe stavljena pod privremeno upravljanje radi zaštite interesa i sigurnosti države, prirode, spomenika kulture, ljudskog okoliša i zdravlja ljudi. Vidjeti: *Pravni leksikon* (Zagreb, 2007), 1447.

¹¹² HR-HDA-573. Bankovno društvo za Hrvatsku d.d. Zagreb (1928-1949), sv. br. 1217, dosje: Dioničarsko društvo Prve jugozapadne krajiške mjesne željeznice Zagreb.

¹¹³ HR-HDA-136. Direkcija Jugoslavenskih državnih željeznica – Zagreb (1918-1941), ur. br. 378/U.O., dopis koji je 3. travnja 1924. Upravni odbor vicinalnih željeznica u Zagrebu uputio Financijskoj direkciji u Tuzli, kut. br. 124.

¹¹⁴ Osim željeznice Szt. Lörincz-Slatina-Našice, pod sekvestrom i upravom Upravnog odbora vicinalnih željeznica u Zagrebu bile su još i sljedeće vicinalne željeznice: 1. Zagorska (Čakovac-Zagreb), 2. Zabok-Stubica, 3. Varaždin-Golubovec, 4. Križevci-Bjelovar-Virovitica-Barč, 5. Slavonska, 6. Lonjskopoljska, 7. Dravskosavska, 8. Vinkovci-Brčko, 9. Prekodonavska, 10. Ruma-Klenak, 11. Dunavskosavska, 12. Petrovaradin-Beočin, 13. Pečuh-Donji Miholjac.

¹¹⁵ *NN*, br. 289 (19. prosinca 1922.); *NN*, br. 290 (20. prosinca 1922.).

nalne željeznice) u državno vlasništvo, Direkcija državnih željeznica u Zagrebu bila je mišljenja da bi ih s prometno-komercijalnog gledišta trebalo preuzeti u vlasništvo državnih željeznica jer se tada preko ovih željeznica vodio jak tranzitni promet u smjeru Zagreb-Osijek i obratno, a u svrhu rastećenja glavne pruge Zagreb-Sisak-Beograd. Preko tih pruga odvijao se promet između Vojvodine s jedne strane i zapadnih dijelova Kraljevine s druge strane, kao i obratno. Nadalje, te pruge dobivale su značaj glavne pruge još i po internacionalnom tranzitnom prometu između Rumunjske i zapadnih europskih zemalja, te između Rumunjske i Jadranskog mora.¹¹⁶

Na temelju *Uredbe o imovini neprijateljskih podanika*, ministar pravde Kraljevine SHS odobrio je 22. listopada 1924. da se most na km 66 8/9 pruge Slatina-Našice popravi na teret društva vicinalnih željeznica Sv. Lorenc-Slatina-Našice. Trebalo je izvijestiti Generalnu direkciju državnih željeznica da po ovome rješenju može pristupiti popravku mosta.¹¹⁷

Prema službenom shematizmu iz 1929., Vicinalna željeznica Noskovci-Slatina-Našice imala je svoje sjedište u Beogradu. Eksploataciju su i nadalje vodile Jugoslavenske državne željeznice.¹¹⁸

Spomenimo i nekoliko eksploatacijskih pokazatelja željeznice Noskovci-Slatina-Našice, koja je i nadalje bila pod upravom Direkcije državnih željeznica Zagreb. Tako je npr. godine 1929. na stanici Noskovci D. Ž. otpremljeno 6.670 putnika, 1 tona prtljage i ekspresne robe, 9.019 tona privatne sporovozne robe i 95 tona režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Noskovci D. Ž. prispjelo 74 tone privatne brzovozne robe, 6.495 tona privatne sporovozne robe i 211 tona režijskih pošiljaka.

Na stanici Medinci-Senkovac otpremljeno je 6.450 putnika, 1.188 tona privatne sporovozne robe i 384 tone režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Medinci-Senkovac prispjelo 7 tona privatne brzovozne robe, 1.330 tona privatne sporovozne robe i 365 tona režijskih pošiljaka.

Na stanici Bukovica otpremljeno je 19.953 putnika, 2 tone prtljage i ekspresne robe, 5 tona privatne brzovozne robe, 4.327 tona privatne sporovozne robe i 321 tona režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Bukovica prispjelo 2 tone prtljage i ekspresne robe, 12 tona privatne brzovozne robe, 658 tona privatne sporovozne robe i 1.060 tona režijskih pošiljaka.

Na stanici Mikleuš otpremljeno je 13.556 putnika, 1 tona prtljage i ekspresne robe, 3 tone privatne brzovozne robe, 1.073 tone privatne sporovozne robe i 389 tona režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Mikleuš

¹¹⁶ HR-HDA-136, pov. ur. br. 18850/1923, kut. br. 35.

¹¹⁷ HR-HDA 136, U.O. vicinalnih željeznica 1923.-1925., ur. br. 413/U.O., kut. br. 124.

¹¹⁸ *Compass Finanzielles Jahrbuch Jugoslaviens*, 1929., LXII (Wien, 1929), 683-684.

prispjelo 4 tone privatne brzovozne robe, 512 tona privatne sporovozne robe i 787 tona režijskih pošiljaka.

Na stanici Čačinci D. Ž. otpremljeno je 25.627 putnika, 14 tona prtljage i ekspresne robe, 15 tona privatne brzovozne robe, 59.827 tona privatne sporovozne robe i 59 tona režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Čačinci prispjelo 4 tone prtljage i ekspresne robe, 32 tone privatne brzovozne robe, 4.839 tona privatne sporovozne robe i 1.149 tona režijskih pošiljaka.

Na stanici Zdenci otpremljeno je 21.620 putnika, 11 tona prtljage i ekspresne robe, 57 tona privatne brzovozne robe, 5.174 tone privatne sporovozne robe i 182 tone režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Zdenci prispjelo 4 tone prtljage i ekspresne robe, 23 tone privatne brzovozne robe, 1.379 tona privatne sporovozne robe i 356 tona režijskih pošiljaka.

Na stanici Feričanci otpremljeno je 15.644 putnika, 18 tona prtljage i ekspresne robe, 19 tona privatne brzovozne robe i 5.161 tona privatne sporovozne robe. Istovremeno je na stanicu Feričanci prispjelo 10 tone prtljage i ekspresne robe, 8 tona privatne brzovozne robe i 680 tona privatne sporovozne robe.

Na stanici Sušine Đurđenovac otpremljeno je 21.075 putnika, 6 tona prtljage i ekspresne robe, 13 tona privatne brzovozne robe, 31.016 tona privatne sporovozne robe i 385 tona režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Sušine Đurđenovac prispjelo 6 tona prtljage i ekspresne robe, 14 tona privatne brzovozne robe, 54.712 tona privatne sporovozne robe i 648 tona režijskih pošiljaka.

Na stanici Našice otpremljeno je 56.566 putnika, 20 tona prtljage i ekspresne robe, 33 tone privatne brzovozne robe i 35.485 tona privatne sporovozne robe. Istovremeno je na stanicu Našice prispjelo 21 tona prtljage i ekspresne robe, 88 tona privatne brzovozne robe, 9.449 tona privatne sporovozne robe i 3.861 tona režijskih pošiljaka.

Na stanici Slatina¹¹⁹ otpremljeno je 65.890 putnika, 24 tone prtljage i ekspresne robe, 42 tone privatne brzovozne robe, 56.420 tona privatne sporovozne robe i 287 tona režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Slatina prispjelo 30 tona prtljage i ekspresne robe, 89 tona privatne brzovozne robe, 24.475 tona privatne sporovozne robe i 5.237 tona režijskih pošiljaka.¹²⁰

¹¹⁹ Slatina se tada već zvala Podravska Slatina.

¹²⁰ *Statistika Jugoslovenskih železnica za godinu 1929. sa uporednim podacima za godinu 1928.*, knjiga II (Sarajevo, 1930), 202-212.

Usporedbe radi, pogledajmo eksploatacijske rezultate nekih drugih stanica na području nadležnosti Direkcije državnih željeznica Zagreb za 1929. godinu:

Na stanici Zagreb Glavni kolodvor, koja je uz stanicu Beograd bila najfrekventnija na cijelom području Kraljevine SHS/Jugoslavije, otpremljeno je 1.520.197 putnika, 913 tona prtljaga i ekspresne robe, 5.677 tona privatne brzovozne robe, 124.242 tone privatne sporovozne robe i 12.819 tona režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Zagreb Glavni kolodvor prispjelo 1.571 tona prtljaga i ekspresne robe, 6.061 tona privatne brzovozne robe, 559.275 tona privatne sporovozne robe i 167.001 tona režijskih pošiljaka.

Na stanici Baranjsko Petrovo Selo otpremljeno je 11.211 putnika, 2 tone prtljage i ekspresne robe, 2 tone privatne brzovozne robe i 2.810 tona privatne sporovozne robe. Istovremeno je na stanicu Baranjsko Petrovo Selo prispjelo 1 tona privatne brzovozne robe, 238 tona privatne sporovozne robe i 29 tona režijskih pošiljaka.

Na stanici Batina¹²¹ otpremljeno je 15.556 putnika, 7 tona prtljage i ekspresne robe, 9 tona privatne brzovozne robe i 937 tona privatne sporovozne robe. Istovremeno je na stanicu Batina prispjelo 17 tona privatne brzovozne robe, 2.235 tona privatne sporovozne robe i 1.071 tona režijskih pošiljaka.

Na stanici Beli Manastir otpremljeno je 94.085 putnika, 66 tona prtljage i ekspresne robe, 793 tone privatne brzovozne robe, 39.095 tona privatne sporovozne robe i 13.423 tone režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Beli Manastir prispjelo 53 tone prtljage i ekspresne robe, 351 tona privatne brzovozne robe, 173.423 tone privatne sporovozne robe i 396 tona režijskih pošiljaka.

Na stanici Đakovo otpremljeno je 43.428 putnika, 20 tona prtljage i ekspresne robe, 289 tona privatne brzovozne robe, 20.689 tona privatne sporovozne robe i 10 tona režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Đakovo prispjelo 94 tone prtljage i ekspresne robe, 134 tone privatne brzovozne robe, 31.365 tona privatne sporovozne robe i 2.128 tona režijskih pošiljaka.

Na stanici Osijek Donji grad otpremljeno je 51.330 putnika, 13 tona prtljage i ekspresne robe, 86 tona privatne brzovozne robe, 52.421 tona privatne sporovozne robe i 1 tona režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Osijek Donji grad prispjelo 69 tona prtljage i ekspresne robe, 81 tona privatne brzovozne robe, 188.954 tone privatne sporovozne robe i 1.996 tona režijskih pošiljaka.

¹²¹ Batina se tada zvala Batina Skela.

Na stanici Osijek Glavni kolodvor otpremljeno je 442.347 putnika, 250 tona prtljage i ekspresne robe, 1.048 tona privatne brzovozne robe, 188.861 tona privatne sporovozne robe i 19.050 tona režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Osijek Glavni kolodvor prispjelo 791 tona prtljage i ekspresne robe, 874 tona privatne brzovozne robe, 153.287 tona privatne sporovozne robe i 51.624 tone režijskih pošiljaka.

Na stanici Pakrac otpremljeno je 45.033 putnika, 15 tona prtljage i ekspresne robe, 23 tone privatne brzovozne robe, 82.265 tona privatne sporovozne robe i 6.154 tone režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Pakrac prispjelo 17 tona prtljage i ekspresne robe, 64 tone privatne brzovozne robe, 6.052 tone privatne sporovozne robe i 14.918 tona režijskih pošiljaka.

Na stanici Prandanovci D. Ž. otpremljeno je 5.924 putnika, 1 tona prtljage i ekspresne robe, 1 tona privatne brzovozne robe i 9.184 tone privatne sporovozne robe. Istovremeno je na stanicu Prandanovci D. Ž. prispjelo 1 tona prtljage i ekspresne robe, 1 tona privatne brzovozne robe i 18.560 tona privatne sporovozne robe.

Na stanici Požega¹²² otpremljeno je 61.198 putnika, 19 tona prtljage i ekspresne robe, 137 tona privatne brzovozne robe, 25.996 tona privatne sporovozne robe i 481 tona režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Požega prispjelo 35 tona prtljage i ekspresne robe, 98 tona privatne brzovozne robe, 13.287 tona privatne sporovozne robe i 2.418 tona režijskih pošiljaka.¹²³

Iste godine eksploatacijski rezultati nekih slavonskih stanica koje su potpadale pod nadležnost Direkcije državnih željeznica u Subotici¹²⁴ bili su sljedeći:

Na stanici Dalj otpremljeno je 100.916 putnika, 24 tone prtljage i ekspresne robe, 15 tona privatne brzovozne robe i 4.723 tone privatne sporovozne robe. Istovremeno je na stanicu Dalj prispjelo 2 tone prtljage i ekspresne robe, 7 tona privatne brzovozne robe, 588 tona privatne sporovozne robe i 1 tona režijskih pošiljaka.

¹²² Požega se tada zvala Slavonska Požega.

¹²³ *Statistika Jugoslovenskih željeznica za godinu 1929.*, knjiga II, 202-212.

¹²⁴ Godine 1923. Direkcija državnih željeznica Zagreb predala je Direkciji državnih željeznica Subotica u nadležnost sljedeće državne pruge normalnog kolosijeka: Dalj-Osijek, Dalj-Vinkovci, Vinkovci-Brod i Strizivojna Vrpolje-Šamac, te privatne pruge u eksploataciji države: Vinkovci-Brčko, Gunja-Gunja Sava, Osijek-Vinkovci, Vinkovci-Županja Sava i Osijek-Strizivojna Vrpolje. Vidi *Statistika Željeznica Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca u eksploataciji Ministarstva saobraćaja za godinu 1924. sa uporednim podacima za godine 1923. i 1922.* (Sarajevo, 1927), 11. Također, vidi i: Lajnert, "Ustroj Direkcije Jugoslavenskih državnih željeznica Zagreb", 207-208.

Na stanici Erdut otpremljeno je 19.789 putnika, 1 tona prtljage i ekspresne robe i 473 tone privatne sporovozne robe. Istovremeno je na stanicu Erdut prispjelo 6 tona privatne brzovozne robe, 776 tona privatne sporovozne robe i 452 tone režijskih pošiljaka.

Na stanici Ernestinovo otpremljeno je 12.374 putnika, 31 tona prtljage i ekspresne robe, 3 tone privatne brzovozne robe i 8.168 tona privatne sporovozne robe. Istovremeno je na stanicu Ernestinovo prispjelo 2 tone privatne brzovozne robe, 1.218 tona privatne sporovozne robe i 136 tona režijskih pošiljaka.

Na stanici Slavonski Brod otpremljeno je 261.350 putnika, 97 tona prtljage i ekspresne robe, 506 tona privatne brzovozne robe, 37.613 tona privatne sporovozne robe i 18.986 tona režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Slavonski Brod prispjelo 170 tona prtljage i ekspresne robe, 158 tona privatne brzovozne robe, 112.413 tona privatne sporovozne robe i 45.646 tona režijskih pošiljaka.

Na stanici Strizivojna Vrpolje otpremljeno je 74.335 putnika, 39 tona prtljage i ekspresne robe, 66 tona privatne brzovozne robe, 10.858 tona privatne sporovozne robe i 177 tona režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Strizivojna Vrpolje prispjelo 4 tone prtljage i ekspresne robe, 460 tona privatne brzovozne robe, 3.310 tona privatne sporovozne robe i 434 tone režijskih pošiljaka.

Na stanici Vinkovci otpremljeno je 410.620 putnika, 117 tona prtljage i ekspresne robe, 109 tona privatne brzovozne robe, 65.447 tona privatne sporovozne robe i 7.284 tone režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Vinkovci prispjelo 149 tona prtljage i ekspresne robe, 371 tona privatne brzovozne robe, 68.281 tona privatne sporovozne robe i 73.989 tona režijskih pošiljaka.

Na stanici Županja otpremljeno je 22.432 putnika, 4 tone prtljage i ekspresne robe, 5 tona privatne brzovozne robe, 4.284 tone privatne sporovozne robe i 320 tona režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Županja prispjelo 18 tona privatne brzovozne robe, 10.240 tona privatne sporovozne robe i 320 tona režijskih pošiljaka.

Na stanici Županja Sava otpremljeno je 6.367 putnika, 3.214 tona privatne sporovozne robe i 90 tona režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Županja Sava prispjela 1 tona prtljage i ekspresne robe, 57 tona privatne brzovozne robe i 2.857 tona privatne sporovozne robe.¹²⁵

¹²⁵ Statistika Jugoslovenskih železnica za godinu 1929., knjiga II, 228-237.

Za neke slavonske pruge bila je nadležna i Direkcija državnih željeznica u Beogradu. Eksploatacijski rezultati slavonskih stanica na njenom području nadležnosti godine 1929. bili su sljedeći:

Na stanici Ilača otpremljeno je 10.909 putnika, 1 tona prtljage i ekspresne robe, 5 tona privatne brzovozne robe, 3.921 tona privatne sporovozne robe i 15 tona režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Ilača prispjelo 1 tona prtljage i ekspresne robe, 4 tone privatne brzovozne robe, 286 tona privatne sporovozne robe i 278 tona režijskih pošiljaka.

Na stanici Ilača Banovci otpremljeno je 6.770 putnika, 1 tona prtljage i ekspresne robe, 1.553 tone privatne sporovozne robe i 51 tona režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Ilača Banovci prispjelo 1 tona prtljage i ekspresne robe, 2 tone privatne brzovozne robe i 152 tone privatne sporovozne robe.

Na stanici Stari Vukovar otpremljeno je 13.270 putnika, 4 tone prtljage i ekspresne robe, 3.358 tona privatne sporovozne robe i 224 tone režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Stari Vukovar prispjelo 1.798 tona privatne sporovozne robe.

Na stanici Tovarnik otpremljeno je 19.245 putnika, 105 tona prtljage i ekspresne robe, 4 tone privatne brzovozne robe, 9.115 tona privatne sporovozne robe i 40 tona režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Tovarnik prispjelo 8 tona prtljage i ekspresne robe, 10 tona privatne brzovozne robe i 2.367 tona privatne sporovozne robe.

Na stanici Vukovar otpremljeno je 70.498 putnika, 39 tona prtljage i ekspresne robe, 127 tona privatne brzovozne robe, 25.983 tone privatne sporovozne robe i 2.544 tone režijskih pošiljaka. Istovremeno je na stanicu Vukovar prispjelo 38 tona prtljage i ekspresne robe, 390 tona privatne brzovozne robe, 49.601 tona privatne sporovozne robe i 839 tona režijskih pošiljaka.¹²⁶

Jedna od vicinalnih željeznica otkupljenih prije 2. svjetskog rata i prenijetih u državno vlasništvo, ali za koju kupovna cijena nije u cijelosti isplaćena, bila je i Vicinalna željeznica Noskovci-Slatina-Našice a.d. u Beogradu.¹²⁷ Pruge (sveukupna građevinska duljina 59,111 km) Noskovci-Slatina-Našice i Noskovci-dravska obala bile su otkupljene ugovorom MS br. 28.545/1937. od 11. svibnja 1938. za kupovnu cijenu od 9.000.000 dinara, od koje je iznos od 1.000.000 dinara isplaćen odmah u gotovu, a za ostatak su izdani državni blagajnički bonovi u 14 obroka po 808.103,55 dinara, plativo počevši od 1938. godine. Ovaj ugovor odobren je rješenjem Ministarskog savjeta MS

¹²⁶ *Isto*, 192-201.

¹²⁷ Riječ je o bivšoj Vicinalnoj željeznici Szt. Lőrincz-Slatina-Našice.

br. 126 od 3. veljače 1938. Temeljem zaključka Okružnog suda u Novom Sadu br. 1/1939. od 26. svibnja 1939. izvršen je prijenos prava vlasništva nad otkupljenim prugama u Centralnoj zemljišnoj knjizi željeznica i javnih kanala u korist Državnog erara Kraljevine Jugoslavije. Ukupan iznos zaključene obaveze za otkup pruga bio je 12.313.449,70 dinara. Do 1. travnja 1941. isplaćeno je 5.843.621,30 dinara. U trenutku izbijanja 2. svjetskog rata ostalo je neisplaćeno 6.464.828,40 dinara. Prioritetni kapital bio je u engleskim rukama.¹²⁸

U Nezavisnoj Državi Hrvatskoj (1941-1945) pruga Našice-Slatina vodila se kao glavna pruga II. reda, a Slatina-Noskovci kao sporedna pruga, te su spadale pod upravu i nadzor Ravnateljstva Hrvatskih državnih željeznica u Zagrebu.¹²⁹

U novostvorenoj socijalističkoj Jugoslaviji, temeljem čl. 14. st. 2. *Ustava Federativne Narodne Republike Jugoslavije*¹³⁰ od 31. siječnja 1946., sredstva željezničkog prometa proglašena su općenarodnom imovinom, tj. imovinom u rukama države. Prema tome, sve željeznice javnog prometa u zemlji samim Ustavom nacionalizirane su i prešle u svojinu države, pod upravom saveznog Ministarstva saobraćaja u Beogradu (čl. 44. toč. 8). Radi provođenja u život ovog propisa Ustava nametala se potreba da se donese jedan zakon ili uredba Vlade FNRJ kojom bi se predvidjelo koje su željezničke pruge prešle u državno vlasništvo i pod kojim uvjetima. Što se Vicinalne željeznice Noskovci-Slatina-Našice a.d. u Beogradu konkretno tiče, Ministarstvo saobraćaja stajalo je na stanovištu da je ona bila otkupljena još od strane Kraljevine Jugoslavije, pa je prema tome stvarno već bila nacionalizirana. Također, postavljeno je pitanje isplate blagajničkih bonova izdanih na ime otkupa nekih vicinalnih željeznica, među kojima je bila i Vicinalna željeznica Noskovci-Slatina-Našice a.d. u Beogradu. Iako bi se sa striktno pravnog gledišta moglo smatrati da je pitanje ovih bonova trebalo rješavati kao financijsku obavezu bivše Kraljevine Jugoslavije za sebe, odvojeno od pravnog posla (otkupa predmetnih željeznica kao njihovog pravnog izvora), Ministarstvo saobraćaja smatralo je da

¹²⁸ Spisak B (II.) vicinalnih pruga otkupljenih prije 2. svjetskog rata i prenijetih u državno vlasništvo, ali za koje kupovna cijena nije u cijelosti isplaćena. Ovaj pregled čini prilog spisu Ministarstva saobraćaja br. 31.372 od 22. ožujka 1946. Također, vidi i spis Ministarstva saobraćaja u Beogradu Kab. br. 915/1941. upućen u rujnu 1941. Odjelu za željeznički promet Hrvatskih državnih željeznica u Zagrebu u predmetu vicinalnih željeznica na području Hrvatske. Vidi: Zbirka preslika izvornih dokumenata Slobodana Rosića. Svi su izvorni dokumenti korišteni u ovoj članku iz navedene zbirke, a vezani za vicinalne željeznice nalaze se u Željezničkom muzeju u Beogradu.

¹²⁹ *Spomen-knjiga prve obljetnice Nezavisne Države Hrvatske, 10.4.1941.-10.4.1942.* (Zagreb, 1942), 116-117.

¹³⁰ *Službeni list Federativne Narodne Republike Jugoslavije* (Beograd) (dalje: *SL FNRJ*), br. 10 (1. veljače 1946.).

je u državnom interesu da se ova veza ne kida, već da se nastoji pitanje ovog duga riješiti na taj način da se poveže s pitanjem nacionalizacije tih željeznica i na toj bazi anuliraju sve obaveze koje je Kraljevina Jugoslavija preuzela na ime njihovog otkupa. Ministarstvo je bilo mišljenja da na toj bazi treba nastojati da se isplata blagajničkih bonova izdanih na ime otkupa mađarskih vicinalnih željeznica prebaci mirovnim ugovorom na Mađarsku. Kako je na otkupljenim željezničkim prugama bila još intabulirana hipoteka za ostatak još neplaćene kupovne cijene, to je i radi brisanja ove hipoteke bilo potrebno da se pitanje ovog duga na spomenuti način regulira uredbom o nacionalizaciji. Kako je postojala opasnost da se blagajnički bonovi koji su bili izdani domaćim interesentima ne prebace u inozemstvo, to je bilo potrebno da se ovom uredbom naredi izdavanje tih bonova Ministarstvu financija u što kraćem roku. Trebalo je, međutim, imati u vidu da je kod Vicinalne željeznice Noskovci-Slatina-Našice a.d. u Beogradu bio angažiran engleski kapital. U rješavanju ovog pitanja trebalo je, prema tome, pored Ministarstva financija sudjelovati i Ministarstvo inostranih poslova u Beogradu.¹³¹

Završni udarac privatnim željezničkim poduzećima zadala je Federativna Narodna Republika Jugoslavija onog trena kada je i formalno-pravno regulirala nacionalizaciju donoseći *Zakon o nacionalizaciji privatnih privrednih poduzeća*¹³² od 5. prosinca 1946., *Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o nacionalizaciji privatnih privrednih poduzeća*¹³³ od 28. travnja 1948., a nadalje

¹³¹ Spis Ministarstva saobraćaja Demokratske Federativne Jugoslavije br. 31.372 upućen 22. ožujka 1946. Komitetu za zakonodavstvo i izgradnju narodne vlasti u Beogradu. Vidi: Zbirka preslika izvornih dokumenata Slobodana Rosića.

¹³² Temeljem navedenog zakona nacionaliziraju se i prelaze u državno vlasništvo sva privatna privredna poduzeća općedravnog i republikanskog značaja. Navedeni zakon precizirao je da se nacionalizacija odnosila i na industriju željezničko-prometnog materijala (čl. 1. toč. 6.), suhozemni promet (čl. 1. toč. 41.) i transport (čl. 1. toč. 42.). Poduzećima općedravnog i republikanskog značaja smatrana su ona poduzeća koja su proglašena takvima ukazima Prezidijuma Narodne skupštine FNRJ, odnosno prezidijuma narodnih skupština narodnih republika. Kao jedno poduzeće u smislu ovoga zakona smatrali su se: uređaji, stovarišta, uredi, prodavaonice, transportni uređaji poduzeća, kao i njihove filijale i ogranci, ako su poslovali pod zajedničkom tvrtkom ili pod zajedničkom upravom do 6. travnja 1941. ili na dan stupanja na snagu ovoga zakona. Nacionalizacija poduzeća obuhvaćala je svu pokretnu i nepokretnu imovinu, kao i sva imovinska prava koja su pripadala poduzeću ili su služila njegovoj svrsi, kao što su naročito bili: patenti, licence, dozvole za rad, služnosti, žigovi, modeli itd. Vlasnicima poduzeća nacionaliziranog po ovome zakonu država je trebala dati naknadu za nacionaliziranu imovinu. Naknada se trebala dati u vrijednosti čiste aktive nacionalizirane imovine poduzeća na dan preuzimanja od strane države. Vidi *Službeni glasnik Ministarstva saobraćaja FNRJ* (Beograd), br. 22 (15. prosinca 1946.).

¹³³ Temeljem navedenog zakona, osim već navedenih privatnih privrednih poduzeća, nacionalizirana su i prešla su u državno vlasništvo sva ona poduzeća koja su po svome značaju ili po svome kapacitetu imala opću važnost za saveznu ili republičku privredu. Takvim poduzećima smatrala su se i sva poduzeća za eksploataciju željeznica i željezničkih postrojenja (čl. 1. toč. 4.). Danom stupanja na snagu ovoga zakona, nacionalizirane su i prelaze u državno

*Uredbu o prelazu mađarske imovine na teritoriju Federativne Narodne Republike Jugoslavije u državno vlasništvo Federativne Narodne Republike Jugoslavije po Ugovoru o miru sa Mađarskom*¹³⁴ od 1. kolovoza 1948.

5. Zaključak

Privatni kapital odigrao je ključnu ulogu u razvoju željezničke mreže na prostoru Kraljevine Hrvatske i Slavonije, a šire i Mađarske. Postignuto je to donošenjem *Zakona o željeznicama mjesnog interesa iz 1880*, te njegove nadopune iz 1888. godine, kada je država odlučila da izgradnju i eksploataciju željezničke mreže prepusti privatnom kapitalu, odnosno ekonomskom interesu (profitu). Zauzvrat, država je poduzetnicima osigurala različite beneficije. S obzirom na to da je pruga Szt. Lőrincz-Slatina-Našice povezivala mađarski s hrvatsko-slavonskim teritorijem, postojao je obostrani financijski interes za eksploatacijom navedene željeznice. Zbog toga se navedena željeznica gradila hrvatskim, ali i mađarskim kapitalom. To je, sve do raspada Austro-Ugarske Monarhije, vidljivo i po nacionalnom sastavu članova uprave. Sjedište dioničarskog društva prvotno je bilo u Budimpešti, da bi u Kraljevini Srba, Hrvata i Slovenaca bilo premješteno u Beograd. Pruge društva bile su u državnoj eksploataciji. U Austro-Ugarskoj Monarhiji upravu nad prugama društva prvotno je vodila Prometna uprava Kr. ug. državnih željeznica u Zagrebu, da bi nakon osnivanja Prometne uprave u Pečuhu one potpale pod njenu nadležnost. Nakon raspada Austro-Ugarske Monarhije pruge društva potpale su pod upravu Generalnog ravnateljstva državnih željeznica SHS, a nedugo zatim Direkcije državnih željeznica u Zagrebu. S obzirom na interese domaće privrede, a u cilju obeštećenja za povrede nanijete ratom, Kraljevina SHS/Jugoslavija je društva koja su pripadala podanicima *neprijateljskih država* stavila pod osobiti nadzor i sekvestar. Budući da je Mađarska, kao dio bivše Austro-Ugarske Monarhije, spadala pod tzv. *neprijateljske države*,

vlasništvo sve nekretnine koje su bile u vlasništvu stranih državljana, stranih ustanova ili stranih privatnih ili javno-pravnih osoba. Temeljem navedenog zakona, jugoslavenski državljanin koji je prešao u strano državljanstvo gubio je pravo vlasništva na nekretnine u FNRJ koje su prešle u državno vlasništvo. Iznimku je mogao dozvoliti samo ministar pravosuđa FNRJ. Zajedno s poduzećem smatrana su nacionaliziranim i prešla su u državno vlasništvo i prava industrijskog vlasništva bivšeg vlasnika poduzeća. Vidi *SL FNRJ*, br. 35 (29. travnja 1948.).

¹³⁴ Temeljem navedene uredbe, sva imovina, prava i interesi Mađarske i mađarskih državljana (razumijevajući i društva, udruženja i druge pravne osobe) koji su na dan stupanja na snagu Ugovora o miru s Mađarskom (19. studenoga 1947.) postojali na teritoriju FNRJ postali su, sukladno čl. 29. Ugovora o miru s Mađarskom, državno vlasništvo FNRJ. Navedena imovina, prava i interesi koji su postali državno vlasništvo trebali su se popisati i njihova se vrijednost procijeniti. Temeljem navedene uredbe, pravni poslovi kojima se onemogućavao prijelaz mađarske imovine, prava i interesa u državno vlasništvo FNRJ smatrani su ništavnima. Vidi *SL FNRJ*, br. 91 (23. listopada 1948.).

Kraljevina je prvo krenula u postupak stavljanja pod privremenu državnu upravu dioničkih društava vicinalnih željeznica koje su u propaloj Monarhiji imala svoje sjedište u Budimpešti. Nakon toga je krenula u otkup njihovih pruga koje su se nalazile na jugoslavenskom teritoriju. Pruge društva Noskovci-Slatina-Našice i Noskovci-dravska obala bile su otkupljene ugovorom od 11. svibnja 1938. Već u svibnju 1939. izvršen je prijenos prava vlasništva na otkupljenim prugama u korist Državnog erara Kraljevine Jugoslavije. Analizom objavljenih podataka o poslovanju vicinalne željeznice Szt. Lörincz-Slatina-Našice u Austro-Ugarskoj Monarhiji, te usporedbom s drugim hrvatsko-slavonskim vicinalnim željeznicama, s obzirom na njenu dioničku glavnicu od 10.199.200 kruna i poslovanje s financijskim dobitkom, možemo zaključiti da je navedeno dioničarsko društvo predstavljalo respektabilnu i uspješnu privatnu vicinalnu željeznicu. Svojim poslovanjem društvo je odigralo značajnu ulogu u privrednom razvitku područja kroz koje su prolazile njegove pruge, a u širem kontekstu i cijele Hrvatske i Slavonije te, naravno, Mađarske. S obzirom na činjenicu da je navedena pruga, baš kao i sve vicinalne željeznice, građena i eksploatirana prvenstveno s ciljem ekonomskih probitaka, odnosno zadovoljavanja gospodarsko-prometnih potreba krajeva kroz koje je prolazila, možemo zaključiti da je ona u potpunosti postigla taj svoj cilj.

Summary

THE STRUCTURE AND THE ACTIVITY OF THE SZENT LÖRINCZ-SLATINA-NAŠICE VICINAL RAILWAY LTD.

In the paper the author outlines from the aspect of the history of institutions the structure and the activity of the Szt. Lőrincz-Slatina-Našice Vicinal Railway Ltd. in the timeframe from its establishment in 1894, the buying off of the railway tracks in its ownership by the state in 1938, the transfer of ownership of bought railway tracks in the Central cadastral book of railways and canals to the State in 1939, ending with 1948 when the government of the time formally legalised the nationalisation of private economic companies. The following railways made the company's railway network: Baranya-Szent-Lőrincz-Baranya Sellye put in service on 21 May 1895, Baranya Sellye-Našice put in service on 23 December 1895, and the branch line Noskovci-Drava riverbank put in service on 9 July 1901. The stock company's railway lines directly connected the Kingdom of Croatia and Slavonia with Hungary, which enabled the faster flow of goods and wares in both directions. The part of the railway line in the territory of the Kingdom of Croatia and Slavonia was completely in the Virovitica County. As with most vicinal railways, the company's headquarters was in Budapest, and in the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes it was transferred to Belgrade. The stock company's tasks were performed by: the stockholders' general assembly, headquarters and the inspecting committee. The company's railway lines were exploited i.e. administrated by the state. During the Austro-Hungarian Monarchy the company's railway lines were exploited by the Traffic Administration of the Royal Hungarian State Railways in Zagreb, whereas after the establishment of the Traffic Administration in Pecs they came under the latter's jurisdiction. In the Kingdom of Serb, Croats and Slovenes/Yugoslavia the company's railway lines were exploited by the Directorate of the State Railways in Zagreb. Because of the company's capital of 10,199.200 crowns and being solvent it can be concluded that the stock company represented a respectable and successful private vicinal railway.

Key words: Szt. Lőrincz-Slatina-Našice Vicinal Railway Ltd. in Budapest/Belgrade; vicinal (local) railways, private railways administered by the state; buying off and nationalisation of private railways

(Translated by Marijan Bosnar)

Kontakt:

Dr. sc. **Siniša Lajnert**

Hrvatski državni arhiv, Marulićev trg 21, 10000 Zagreb

e-mail: slajnert@arhiv.hr